Forschungen zur Hamburgisch... Handelsgesc... Die Börtfahrt ...

Ernst Baasch

Forschungen

zur

hamburgischen Handelsgeschichte.

II.

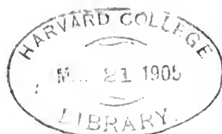
Die Börtfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland.

Von

Dr. Ernst Baasch.

Hamburg 1898.

Herold'sche Buchhandlung.


HARVARD COLLEGE
21 1905
LIBRARY

Dr. Ernst Baasch,

Die Börtfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland.



Inhalt.

Vorwort.

Die Einreihung in die „Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte“, die dieser Arbeit zu Teil geworden, zeigt zur Genüge, was sie bedeuten soll: ein Schritt weiter auf dem Wege, mit Hülfe der deduktiven Methode zur Erkenntnis der Entwicklung des hamburgischen Handels zu gelangen.

Das benutzte Material ist zum größten Teile dem Archive der Hamburgischen Handelskammer, d. h. den Protokollen und Akten der alten Commerz-Deputation, entnommen; das Stadtarchiv enthält über die hier besprochenen Thatsachen nur sehr wenig. Einiges Ungedruckte lieferte ferner die Hamburgensien-Abteilung der Commerzbibliothek. Dem Reichsarchive im Haag, namentlich aber dem Gemeindearchiv in Harlem, entnahm ich einige, die hamburgischen Akten ergänzende Archivalien. Der Bremen betreffende Abschnitt beruht fast ausschließlich auf den Akten des dortigen Staats- und des Handelskammer-Archivs.

Hamburg, im Juli 1898.

I.

Die Börtfahrt zwischen Hamburg und Holland.

Die Fahrt zwischen den Niederlanden und der Elbe ist alt und schon frühzeitig sehr rege gewesen.[1]) Ganz besonders entwickelte sich aber dieser Verkehr im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts. Die von den Niederlanden errungene politische und wirtschaftliche Selbständigkeit, das Heraufsteigen Amsterdams und seine dominierende Stellung im überseeischen Handel, die Niederlassung zahlreicher angesehener und tüchtiger niederländischer Familien in Hamburg: alle diese Thatsachen mußten dazu beitragen, dem Verkehr Hamburgs mit den Niederlanden einen starken Antrieb zu geben.

In Handel und Verkehr pflegt nicht selten mit der Veränderung im Umfang auch ein Wandel in der Form sich einzustellen. Ein solcher wurde am Ende des 16. Jahrhunderts im Hamburgisch-Niederländischen Verkehr vorgenommen. Es wurde damals, 1598, ein Schragen, eine Taxe der Frachten für die Hamburg-Amsterdamer Fahrt angefertigt und wohl auch veröffentlicht. Sowohl über den Wortlaut dieser Taxe wie auch über die Art ihres Zustandekommens sind wir nicht unterrichtet.[2])

Fünfzehn Jahre später, im Jahre 1613, wurde eine die ganze Fahrt zwischen beiden Städten regelnde Ordnung erlassen, eine

---

[1]) vgl. Koppmann in Zeitschr. d. Ver. f. Hamb. Gesch. VI. 420 ff.

[2]) Die Taxe von 1598 wird erwähnt nur im Art. 7 der Ordn. von 1613. Schon bei den im Jahre 1700 zwischen Hamburg und Amsterdam schwebenden Unterhandlungen (siehe unten) hat man in beiden Städten vergeblich nach der Art der Vereinigung von 1598 geforscht; auch meine Nachforschungen waren ohne Resultat. Auch die Ordnung von 1613 ist, wenigstens in Hamburg, früh in Vergessenheit gerathen; weder Blanck noch Klefeker kannten sie; vgl. Klefeke, Sammlung hamb. Verordn. VI. 421. Erst im März 1771 erhielt der Senat eine Abschrift der Ordnung durch die Commerzdeputirten.

sogenannte Wört-Ordnung,[1]) d. h. es wurde eine Reihefahrt eingeführt. Der die Bestimmungen über diese Fahrt enthaltenden Ordnung war eine Frachttaxe angehängt.

Die Wört-Ordnung von 1613 ist entstanden auf Grund von Verhandlungen zwischen den beiden beteiligten Städten und war eine zwischen ihnen getroffene Vereinbarung;[2]) Näheres über die Verhandlungen ist unbekannt.

Eine Eigentümlichkeit dieser Vereinbarung darf nicht unerwähnt bleiben; die von beiden Städten im Jahre 1613 erlassenen Ordnungen gleichen sich inhaltlich nicht vollständig; in den wesentlichsten, grundsätzlichen Bestimmungen besteht allerdings Uebereinstimmung; in einigen Nebenpunkten hat jede Stadt, ihren Verhältnissen und dem Umfang und Charakter des von ihr ausgehenden Teiles der Reihefahrt entsprechend, besondere Bestimmungen getroffen. Das gegenseitig Bindende in diesen Ordnungen waren nicht diese Nebenbestimmungen, über die stets jede der beiden Städte die einseitige Abänderungsverfügung behalten und ausgeübt hat, sondern der Hauptgrundsatz der Reihefahrt: gegenseitige, abwechselnde Zulassung der beiderseitigen Schiffer unter Ausschließung fremder, Regelung des Frachtverkehrs nach einheitlichem Princip.

Etwas technisch Neues wurde mit dieser Wörtfahrt nicht geschaffen. Die Anlegung und Reglementierung von Reihefahrten war namentlich im Binnenschifffahrtverkehr lange bekannt. Zwischen Hamburg und Stade bestand eine Reihefahrt schon seit der Mitte des 15. Jahrhunderts. Seit dem Ende des 16. Jahrhunderts begann in den Niederlanden die Reiheschifffahrt sich auszudehnen; sie hat in diesem an Binnenwasserstraßen so reichen Lande im 17. und 18. Jahrhundert ihre Blüte gehabt.[3])

Wie für Hamburg im Flußschifffahrtsverkehr ohne Zweifel die wichtigste Reihefahrt die nach Berlin war, die aber erst um 1700

[1]) Wenn ich in dieser ganzen Schrift stets den niederdeutschen Ausdruck Wört (holl. Beurt) gebrauche, so geschieht das, weil früher für diese Fahrt nie ein anderer Ausdruck verwandt wurde. Wörtfahrt = Reihefahrt, feste und bestimmte Fahrt, wozu jemand verpflichtet ist oder die ihm gebührt. (ten Doornkaat-Koolman, Wörterbuch der ostfries. Sprache I. 208).

[2]) vgl. Einleitung zur Ordn. von 1613, im Anhang No. I; und Blanck, Mandatensammlung I. 240

[3]) Ueber die holländischen Wörteinrichtungen vgl. J. T. Buys, De Verordeningen op Veer- en Beurtschepen (Haarlem 1853); J. de Sitter, Over Beurtveeren. Acad. Proefschrift (Groningen 1868); beide beschäftigen sich nur mit den binnenländischen Wörten.

ordnungsgemäß eingeführt wurde, so war es im Seeverkehr diejenige nach Amsterdam.

Der Werth einer geordneten Reihefahrt ist unschwer zu erkennen; durch sie sollte jedem berechtigten Schiffer eine Fracht in regelmäßigem Turnus gewährleistet, die freie Konkurrenz eingedämmt, die Bevorzugung Einzelner verhindert werden. Ein notwendiges Korrelat war allerdings die Frachttaxe; durch sie sollte der Gefahr vorgebeugt werden, daß die privilegierten Reiheschiffer ihre Frachten über die Gebühr und zum Nachteil der Verfrachter steigerten.

Daß den Vorteilen, die eine Reihefahrt für die Schiffer mit sich bringt, Nachteile für die Kaufleute, Befrachter, ja für die Allgemeinheit gegenüberstehen, ist klar. Wir werden in unserer Darstellung darauf zurückkommen.

Betrachten wir zunächst die Ordnung von 1613, die Grundlage der Hamburg-Amsterdamer Börtfahrt, etwas genauer.[1])

Die Berechtigung, überhaupt in der Bört zu fahren, wurde in Hamburg abhängig gemacht von der Eigenschaft als Bürger der Stadt; in Amsterdam, wo eine „Buijtenlandsvaarders-Gilde“ bestand, mußten die Börtfahrer dieser angehören;[2]) Art. 11 der Amsterdamer Ordnung bestimmte aber ausdrücklich, daß keiner in der Bört fahren dürfe, er sei denn 4 Jahre Bürger dieser Stadt.

Vorbedingung war ferner der Besitz eines guten, mit Anker, Tauen, Segeln und andern Gerätschaften wohlversehenen Schiffes, damit, wie ausdrücklich bemerkt wurde, die Kaufmannsgüter trocken und wohlbehalten transportiert würden; hierauf, nicht nach heutiger Auffassung auf die Erhaltung der Mannschaft, wurde das Hauptgewicht gelegt.

Von Hamburg sollte alle 11 Tage ein Schiff nach Amsterdam gehen, von hier aus aber jede Woche, d. h. in Hamburg sollte

---

[1]) Die Hamb. Redaktion vgl. im Anhang No. 1; die Amsterdamer in den »Keuren en Ordonnantien op het Groot Binnenlandsvaarders en Buitenlandsvaarders Gild« (Amsterd. 1749) S. 21 ff.

[2]) Die Fahrt in der »Binnenlandsvaarders« Bört schloß die in der »Buijtenvaarders« Bört aus (Amst. Art. 12.)

das Schiff 10 Tage in Ladung liegen, in Amsterdam 6, dort am 11. abends abfahren, hier am 7.; Sonntage wurden nicht mitgerechnet. Die genaue Einhaltung dieser, wie aller andern Vorschriften, war unter Strafe gestellt. Doch war in der hamburgischen Ordnung die Möglichkeit, daß Wind und Wetter das Einhalten dieser Vorschrift verhindern könnten, vorgesehen. Gleich nach der Abfahrt des Schiffers soll der nächstfolgende in der Reihe anlegen. Diese Frist von 11 bezw. 8 Tagen soll eingehalten werden vom 1. März bis 1. Oktober neuen Stils. In den übrigen Monaten darf der Börtmann in Hamburg 12, in Amsterdam 8 Tage liegen (Art. 2. 3.)

Der Börtmann durfte unterwegs nirgendwo Güter einnehmen; namentlich genannt wurden für die Fahrt von der Elbe die Schwinge und Stör, für die Fahrt von Amsterdam das Vlie;[1]) außer der Erlegung einer Geldstrafe durfte der Zuwiderhandelnde ein ganzes Jahr nicht in der Bört fahren (Art. 4). Schon die Schwere dieser Strafe zeigt die Wichtigkeit, die man grade dieser Bestimmung zuwies. Die Börtfahrt sollte eine direkte Verbindung zwischen den beiden Endpunkten, den beiden Kontrahenten sichern und regeln; es entsprach dem Geiste der wirtschaftlichen Auffassung jener Zeit, eine regelmäßige Schifffahrtsverbindung nicht zu schaffen, ohne den Endpunkten, den historischen Stapelplätzen die Allein-Berechtigung an den Vorteilen dieser Fahrt ausdrücklich zuzusprechen.

Hatte der Börtmann seine volle Ladung schon innerhalb der festgesetzten Liegezeit, aber bevor sie abgelaufen, eingenommen, so war er gehalten, sofort abzufahren, und der Nächste hatte sich in die Reihe zu legen. Die Amsterdamer Ordnung bestimmt ferner, daß die Liegetage des folgenden Schiffes erst beginnen sollten mit Ablauf derjenigen des abgefahrnen Börtmanns, es sei denn, daß innerhalb dieser Liegetage 2 Schiffe expediert werden könnten; in diesem Falle sollte der nachfolgende Börtmann keinen Genuß von der Zeit haben, die der vorher abgefahrene Börtmann zu wenig gelegen (Art. 5).

Nach Ablauf der Liegezeit sollte dem Schiffer, wenn er am 10. resp. 12. Tage von dem Ladungsplatz sich entfernt oder seine

[1]) Zu dem Vlie wurden schon im Oktober 1613 hinzugefügt: »buijten de Boom, Enckhuijsen«.

Zeit verflossen war, im Sommer also am 11., im Winter am 13. Werktage, erlaubt sein, soviel Güter für sich selbst zu kaufen, um die Ladung seines Schiffes bequem aufzufüllen, damit er im Sommer am 11. und im Winter am 13. Tage abends damit abfahren konnte. Ebenso war es in Amsterdam, mit der resp. Aenderung der Tage. An beiden Orten aber war bei 25 Mark bezw. Gulden verboten, den Kaufmann dadurch zu »vorletten« (Art. 6).

Der Artikel 7 setzte die erste sehr wichtige Ausnahme von der Reihefahrt fest. Es durften sich nämlich 2 Kaufleute oder Faktoren zusammenthun und ein Schiff, es mochte in die Bört gehören oder nicht, Bürgern zustehen oder Fremden, von Hamburg nach Amsterdam oder umgekehrt befrachten zu dem Preis, wie sie es mit den Schiffern vereinbaren konnten, doch unter der Bedingung, nach der Taxe von 1598 die Beladung einzurichten. Doch mußte wenigstens einer von den beiden 10 Last in das Schiff laden. Auch galt für dieses Schiff die Bestimmung des Art. 4 ebenso wie für die Börtleute, wenn auch die dem Verbote zuwider eingenommenen Güter den Befrachtern selbst gehörten. Einem solchen Schiff war, wenn es auch sonst in die Bört gehörte, verboten, für diese Fahrt in Amsterdam, wenn dort ein hamburgischer Börtfahrer grade vorhanden, in der Reihe zu laden, sondern es war erst nach seiner Rückkehr nach Hamburg wieder in die Bört einzureihen; diese letztere Bestimmung findet sich nur in der Hamburgischen (Art. 8), nicht in der Amsterdamer Ordnung.

Beide verfügten ferner, daß, wenn Kaufleute oder Faktoren für sich ein Schiff befrachteten, sie die Güter keiner andern Kaufleute oder Faktoren, die hier oder anderswo wohnten, in das Schiff laden dürften, sei es nun unter ihrem Namen oder sonst. (Hamb. 9; Amst. 14).

Der in Ladung liegende Börtmann war verpflichtet, alle ihm an Bord gebrachten Güter ohne Unterschied anzunehmen, sodaß die zuerst kommenden Güter zuerst geladen wurden (Hamb. 10, Amst. 8).

Kein Schiffer durfte Fracht annehmen vor Beginn seiner Bört; jeder war verpflichtet, sich 4 Tage vor seiner Bört zu den in Ladung befindlichen Schiffen hinzulegen und ihnen dabei zu helfen. Lade aber jemand vor Beginn seiner Bört oder lägen sie, als von ihrer Reise zurückgekommen, noch mit beladenen Schif-

fen, so sollte der in der Reihe nächstfolgende, dessen Schiff ledig und bereit sei, sich alsbald in die Reihe legen (Hamb. 11, Amst. 9).

Solange die Schiffer in Ladung waren, sollten sie verpflichtet sein, von morgens bis abends bei ihren Schiffen zu bleiben; doch durften sie mittags zur Börse gehen, und, wann ein Schiffer, so lange er in Ladung war, dies nicht befolgte, sondern in die Kneipe oder sonst trinken ginge, sollte er jedesmal 3 Mark zahlen (Hamb. 12, Amst. 13).

In Hamburg sollte der Hafenmeister, in Amsterdam gleichfalls ein besonderer Beamter auf die Beobachtung dieser Ordnung die Aufsicht haben.

Schon am 30. Oktober 1613 wurde in Amsterdam die Ordnung in einigen Punkten geändert. Es wurde nämlich im Art. 7 bestimmt, daß bei einem Schiff von 30—35 Last einer der beiden Befrachter mindestens 10 und in einem Schiff von über 35 Lasten mindestens 15 Lasten laden müßte; ferner daß kein Schiff, das von 2 Kaufleuten nach Hamburg befrachtet werde, und kein Häringsschiff Stückgüter für sich selbst laden dürfte; schließlich, daß in Amsterdam die Amsterdamer und Hamburger Börtschiffe abwechselnd auf Hamburg laden sollten. In Hamburg war eine solche Bestimmung merkwürdigerweise noch nicht getroffen, obwohl grade die Herbeiführung der Abwechselung unter den beiderseitigen Schiffern meist ein Hauptzweck solcher Reihefahrten zu sein pflegt [1])

Etwa 35 Jahre ist diese Ordnung, wie es scheint, ohne wesentliche Störung in Kraft gewesen. Die Fahrt zwischen beiden Städten war damals sehr rege. Im Jahre 1625 nahm im hamburgischen Seeschifffahrtsverkehr der Verkehr mit den Niederlanden den Schiffslasten nach ein Drittel, der Schiffszahl nach etwa die Hälfte ein.[2]) Im Jahre 1642 berichtete der Holländische Resident in Hamburg, Schrassert, nach Hause: Man erzähle ihm, daß

[1]) So auch in der Berlin-Hamburg. Reihefahrt v. 1700 (Kiefeker a. a. O. VI. 330. Art. 4).

[2]) Baasch in Zeitschr. d. V. f. hamb. Gesch. IX. 309 ff.

wohl an 3000 Kauffahrteischiffe jährlich zwischen Hamburg und den Niederlanden führen.[1])

Dann machten allerlei Unordnungen und Verstöße gegen die Ordnung von 1613 eine Revision der letzteren notwendig. Sowohl in Hamburg wie in Amsterdam wurden vielfältige Klagen laut darüber, daß oft viele Schiffe zugleich in Ladung lägen, und die Beladung des einzelnen Schiffes sich dadurch verzögerte. Es wurde deshalb in beiden Orten eine neue Ordnung erlassen, die in Amsterdam vom 31. Dezember 1648, in Hamburg vom 10. Januar 1649 datiert ist; an letzterem Platze sollte sie am 1. Februar in Kraft treten.[2]) Beide Ordnungen, die sich unter einander fast ganz gleichen, unterscheiden sich von der von 1613 nicht unwesentlich.

In Amsterdam wurde die Zahl der Jahre, die der Schiffer, ehe er in die Bört zugelassen wurde, auf 2 Jahre herabgesetzt; die Zulassung also wesentlich erleichtert.[3]) Das war vielleicht notwendig geworden durch die Ausdehnung der Bört; es sollten nämlich von jetzt an in beiden Städten jedesmal gleichzeitig 4 Schiffe in Ladung liegen, nämlich je 2 Börtleute und Beilieger; doch sollten erstere stets zuerst beladen werden. Vierzehn Tage sollten die Börtleute in Ladung liegen und dann abfahren, darauf die Beilieger in ihre Stelle treten; letztere sollten einzeln und zusammen, sowie sie vollgeladen, abfahren. In Hamburg war noch ausdrücklich dem sogenannten Rußfrachter,[4]) d. h. dem außerhalb der Bört mit Alleinfracht beladenen Schiffer, verboten, dem Börtmann Güter zu entführen.

Von ganz besonderem Interesse ist dann die Bestimmung über die Befrachtung ganzer Schiffe; aus dem Art. 7 von 1613 wurde nun 1649 Art. 6: „So ein Kaufmann oder jedweder ander ein

[1]) Reichsarchiv Haag; vgl. damit die von mir a. a. O. S. 325 mitgeteilte Ziffer der ausgehenden Schiffe 1647/48.

[2]) Keuren S. 37; die Hamb. findet sich in einer Abschrift in der handschriftlichen Mandatensammlung der Commerzbibliothek. Die wesentlichen Punkte, in der sie sich von der Ordnung von 1650 (Blanck, I. 94 ff.) unterscheidet, sind oben angegeben.

[3]) Im Februar 1659 wurde diese Zeit auf 1 Jahr herabgesetzt, und auch von dieser Bedingung konnte man sich mit 100 Gulden loskaufen (Keuren S. 54).

[4]) Der Ausdruck Rusefracht, Rußfracht erscheint sehr oft; vgl. die Erklärung bei ten Doornkaat-Koolman, Wörterbuch d. ostfries. Sprache III. 75: „eine Fracht, die nicht nach Lasten, Tonnen oder einzelnen Stücken gerechnet und bezahlt, sondern von der ganzen eingenommenen Ladung in Bausch und Bogen entrichtet wird"; auch S. 72 unter ruse sub b.

Schiff oder Kagen allein zu befrachten oder zu heurende begehret, solches stehet ihm frey, und im Fall er sich deswegen bey den gemeinen Schiffern oder Beurt-Leuten addressiret und angiebet, sollen dieselben gehalten seyn, ihm alsofort ein festes bequemes Schiff zu beschaffen, umb redlichen und billigen Lohn.“ Der Unterschied ist der: an Stelle der 2 Kaufleute oder Faktoren tritt nun: ein Kaufmann oder jedweder ander; das war eine Beschränkung gegen 1613; dagegen fällt die beschränkende Bestimmung über das Mindestmaß der Fracht weg; eine Bevorzugung der einheimischen Schiffer zu Ungunsten der fremden lag in der Verweisung der Befrachter mit ihrem Bedürfniß nach Schiffen an den „gemeinen Schiffer“.

Es wurde ferner bestimmt, daß ein Börtmann, der Güter nicht einnehmen wollte, obwohl er noch Platz hatte, aus der Reihe scheiden müsse. Von Wichtigkeit ist schließlich die Bestimmung, die, wie wir sahen, in Amsterdam schon 1613 eingeführt war, jetzt an beiden Orten getroffen wurde, daß nämlich in der Regel und wenn es angängig, die Börtleute wie Beilieger stets gleichzeitig halb aus Amsterdamern, halb aus Hamburgern bestehen sollten. Die Hinzufügung dieser Bestimmung deutet darauf hin, daß vielleicht auch diese Ordnung auf beiderseitige Verabredung zurückzuführen ist.

Schon nach kaum zwei Jahren wurde die Ordnung wieder geändert;[1]) aber nur in Hamburg und, wie es scheint, ganz einseitig. Die wenigen Abänderungen sind aber recht wesentlich. Die Liegezeit wurde nämlich von 14 auf 8 Tage herabgesetzt, was auf gesteigerten Verkehr schließen läßt. Der wichtige Art. 6 wurde aber dahin geändert, daß er nun lautete:

„Die Russ-Frachte, ausserhalb Korn, Holz und Salz, sollen ganz abgeschaffet seyn. Sollte aber jemand zum Korn, Holz oder Salz ein Schiff oder Kagen allein zu befrachten oder zu häuern begehren, soll ihm solches frey stehen, jedoch dass er sich deswegen bey den gemeinen Schifferen und Bört-Leuten addressire und angebe, worauf denn dieselben gehalten seyn, ihm alsofort ein vestes, bequemes Schiff zu beschaffen, um billigen Lohn.“

[1]) Ordnung vom 28. Okt. 1630 (Bland I. 94 ff.)

Das allgemeine Verbot der Rußfrachten,[1]) d. h der Allein-Befrachtungen ganzer Schiffe außerhalb der Bört, und ihre Beschränkung auf den Transport von drei wichtigen Massengütern war natürlich eine tief einschneidende, lediglich zu Gunsten der Erhaltung der Börteinrichtungen, zum Vorteil der Börtschiffer getroffene Maßregel. Man muß wohl zu der Ueberzeugung gekommen sein, daß die Bört nicht bestehen konnte, wenn dem Stückgüterverkehr die Freiheit blieb, sich ihrer nicht zu bedienen. Die Kontrolle mag allerdings schwer genug gewesen sein.

Es fuhren also nun — um kurz den Stand der Börtfahrt, wie er um 1650 war, zu überblicken — von Hamburg alle 8, von Amsterdam alle 14 Tage mindestens zwei Börtfahrer, denen 2 Buglieger in unbestimmtem Zeitraum folgen durften. Allein-Befrachtungen von Schiffen durften nur von Amsterdam nach Hamburg stattfinden, von Hamburg nach Amsterdam nur für Korn, Salz, Holz; doch waren auch von Amsterdam aus die vermischten Ruß- und Stückgüterfrachten verboten.

Wollte man nur nach den Bestimmungen der Börtordnungen urteilen, so könnte man sagen: Dem größeren Börtverkehr in der Richtung Hamburg-Amsterdam steht in der umgekehrten Richtung die freiere Bewegung und der größere Verkehr außerhalb der Bört gegenüber. Ob diese Annahme aber thatsächlich richtig, muß Mangels statistischer Nachrichten dahingestellt bleiben.

Eine ungleiche Stellung der Bört im Verhältniß zu der freien Fahrt an beiden Endpunkten steht ja nun unzweifelhaft fest. Es ist erklärlich, daß diese Ungleichheit zu Schwierigkeiten führen mußte. Die Börtfahrer in Hamburg klagten bald über die „Amsterdamer außerhalb der Bört ladende Schiffer", und am 16. März 1655 verfügte der Hamburger Rath, »dass die Schiffer-Alte über die Amsterdamer Böert-Ordnung halten und, woferne wegen Execution derselben einige Schwierigkeit vorfällt, sie sich bey denen zur Zeit verordneten Zoll-Herren anmelden sollen, welche committiret seyn, ihnen die Hand zu bieten.«

Auch in Amsterdam erließ man bald neue Bestimmungen. Am 12. Dezember 1657 wurde dort eine neue Ordnung erlassen,[2])

---

[1]) In dem vom Rath erlassenen „Befehl" von 1664 (a. a. O. I. 210) heißt es „Rufe- oder Haupt-Fracht".

[2]) Keuren S 51 ff

diesmal zuerst auch für die Fahrt auf Bremen. Für die Hamburger Fahrt wurde nun auch die 8tägige Abfahrt festgesetzt, allerdings nur für die Zeit vom 1. März bis ultimo Oktober; für die übrigen vier Monate sollten jene 8 Tage ebenfalls die Regel bilden, bei Wunsch nach längerer Liegezeit aber die Kommissare über die Ausdehnung entscheiden.

Ferner: Kein mit sogenannter Hauptfracht oder Lastgütern beladenes Schiff durfte außerdem Stückgüter einnehmen bei Verlust der Fracht und 50 Gulden Strafe; auch sollte ein solches Schiff nicht länger als 4 Liegetage haben. Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der schon am 30. Oktober 1613 erlassenen.[1]) Charakteristisch ist der Unterschied gegen Hamburg. Hier war (1650 Art. 6) die Ruß- oder Hauptfracht ganz verboten außer für drei Massenartikel; in Amsterdam war sie erlaubt für alle Massenartikel, verboten für alle Stückgüter; dort war sie als Ausnahme vom Verbot hingestellt, hier erscheint sie gleichberechtigt mit der Börtfracht.

Eingeschärft wurde besonders noch, daß niemand unter dem Vorwande, nach Oldenburg oder sonst wohin fahren zu wollen, Güter nach Hamburg und Bremen laden dürfe. —

Es ist begreiflich, daß hier wie dort, in Hamburg wie Amsterdam, die Börtordnung mannigfach durchbrochen wurde. Jeder Erlaß einer Erweiterung, Ergänzung oder Erneuerung der Börtordnung, wie deren mehrere in jener Zeit erfolgten,[2]) beginnt mit der Motivierung, daß die Ordnung vielfach verletzt werde. Es ist auffallend und mit der Existenz der Amsterdamer Verordnungen nicht in Einklang zu bringen, wenn in einem am 1. April 1664 vom Hamburger Rath erlassenen »Befehl, dass der Bört-Ordnung auf Amsterdam von den Bört-Leuten nachgelebet werden soll, auch die Kaufleute die darwider eingerissenen Neuerungen einstellen sollen«[3]) behauptet wird, die Bört-Ordnung werde »in Amsterdam wol gehalten, allhier aber, wie die Bört-Leute sehr klagen, in viele Wege gebrochen.« Ueber einen Punkt

[1]) Deshalb heißt es auch in der Ordnung von 1657: »volgens de oude Keure«.

[2]) In Amsterdam 1660. Sept. 1; 1667. Sept. 7 (Keuren S. 64. 69 f.); in Hamburg 1668. Dez. 29 (Handschr. Mandatensammlung der Commerzbibliothek); letztere entspricht der Ordn. von 1650 mit der Aenderung des Art. 6 von 1660.

[3]) Blanck I. 210 f.

klagte man allerdings besonders in Hamburg. Das war, wie in jenem »Befehl« dargelegt wurde, die Umgehung der Vorschrift über die „Ruse- oder Hauptfracht“; bald dieser, bald jener, der nicht in der Bört lag, gab vor, eine Hauptfracht bedungen zu haben, während es sich nachträglich herausstellte, daß er verschiedene Teilnehmer hatte und noch bekam und seinem Schiffer, der nur Hauptfracht führen durfte, zahlreiche Stückgüter zukommen ließ. Das beeinträchtigte natürlich die Börtfahrer und veranlaßte eine ernstliche Warnung seitens des Rats. Im Januar 1669 wurde nochmals das gesetzwidrige Verfahren hinsichtlich der Rusefrachten streng getadelt.[1])

Alles deutet darauf hin, daß man von seiten der Hamburgischen Obrigkeit geneigt war, die Bört-Ordnung streng zu beobachten. Wohl zu demselben Zweck, zu schärferer Kontrolle, wurde zur direkten Aufsicht über das Börtwesen ein Börtmeister gesetzt, auch Gildeknecht genannt; er erscheint zuerst in der Ordnung von 1660;[2]) seine Bezüge fand er in einer den damaligen Verhältnissen angemessenen Art; von jedem Schiffe, das in der Bört zwischen Hamburg und Amsterdam fuhr, bezog er 3 ℳ 12 ß; von den Emdern, Groningern, Friesen, Enkhusern u. s. w. aber 2 ℳ.[3])

Um diese Zeit tritt in der Hamburg-Amsterdamer Börtfahrt ein neues Moment auf. Wir bemerkten schon, daß als wichtiges Prinzip der gegenseitig getroffenen Vereinbarung sich in den von beiden Städten erlassenen Ordnungen der Gedanke ausgesprochen findet, daß die Börtfahrt, Befrachtung und Entladung nur die beiden Endpunkte Amsterdam und Hamburg betraf. Hier war die Befrachtung vor der Schwinge, vor der Stör verboten, dort am Vlie, bei Enckhusen u. s. w. Jedem der Kontrahenten kam es darauf an, die innerhalb seines wirtschaftlichen Radius belegenen Orte von den Vorteilen dieser Schiffahrt auszuschließen. Die Einrichtung der Bört von Amsterdam auf Bremen ist noch nicht als eine von ersterem Orte ausgegangene Verletzung dieses Prinzips

---

[1]) Blanck I. 249 (in der handschriftl. Mandatensammlung der Comm.-Bibl. vom 31. Dez. 166 8).

[2]) Blanck I. 97 Anm.; vgl. seinen Eid im Anhang XV.

[3]) Mandat vom Januar 1669 (Blanck I. 249); später oft erneuert.

gegenüber Hamburg anzusehen; denn diese neue Bört war abgesondert von der Hamburgischen; auch lag Bremen an einem andern Strom und doch zu weit ab von Hamburg; für dieses kamen nur die Elbplätze und die dortigen Rheden in Betracht.

Dagegen trat im Jahre 1669 an Hamburg zuerst die Versuchung heran, den Amsterdamern gegenüber jenen Grundsatz zu durchbrechen. Damals schlug der Rat von Harlem dem Hamburgischen Rat die Einrichtung einer Reihefahrt zwischen beiden Städten vor; alle 14 Tage sollte von jeder Stadt ein Börtzug abgehen. Die Commerzdeputirten in Hamburg, vom Rath um ihre Ansicht befragt, forderten von zwei mit Harlem in Geschäftsverbindung stehenden Kaufleuten, Anton Boilie und Jacob Delboe, Gutachten ein; beide sprachen sich für die vorgeschlagene Reihefahrt aus, unter der Bedingung, »wann dem Commercio kein Beschwerde, sondern Erleichterung dadurch zuwachsen möchte.« Sie wollten also die Reihefahrt mit ihren Vorteilen, nicht mit ihren Nachteilen; denn es dürfe, wie sie erklärten, ihnen nicht benommen werden, im Notfall und zur Verteilung ihres Risikos auch nach Amsterdam zu laden.

Die Commerzdeputirten aber betonten dem Rat gegenüber, daß auf jeden Fall Hamburger ebenso wie Harlemer in die Bört aufgenommen werden müßten.

Weiter hören wir damals nichts über diese Sache; sie wird uns unten noch beschäftigen.

Zunächst hatte man in Hamburg auch mit der Amsterdamer Bört grade genug zu thun. Sie war eine Quelle fortwährender Klagen; und diese nahmen zu, je unbeliebter das ganze Börtinstitut bei den Kaufleuten wurde. Es gelang letzteren allmählich, außer den ausdrücklich von der Bört ausgenommenen drei Massenartikeln noch andere Artikel gewohnheitsmäßig zu Nichtbörtgütern zu stempeln; auch wurde bei den Oberalten die Erlaubnis durchgesetzt, daß Leinsaat außer der Bört fortgesandt wurde; man schützte vor, daß die Börtschiffe dafür nicht ausreichten. Ueberhaupt aber suchten die Kaufleute die Börtbestimmungen auf alle Weise zu umgehen. Die Schifferalten drückten die Befürchtung aus, daß man von Amsterdam aus solche Verstöße gegen die Börtordnung mit Gegenmaßregeln, die den Hamburgischen Börtleuten

nachteilig seien, beantworten werde; Drohungen dieser Art waren von Holland aus schon mehrfach erfolgt.

In Amsterdam ging man aber in anderer Weise, als man in Hamburg dachte, vor. Am 21. Februar 1673 wurde dort wieder eine neue Verordnung erlassen.[1]) Sie enthielt mehrere Bestimmungen über die Größe der Börtschiffe; im 8. Art. wurde ausdrücklich verboten, daß Schiffer, die nicht zu den Börtschiffern gehörten, mochten sie fremde oder einheimische sein, Frachten nach Hamburg, Bremen und östlich der Elbe annähmen und führten. Wahrscheinlich war es auch in Amsterdam, wie in Hamburg, vorgekommen, daß Hauptfrachten nicht Börtleuten, sondern Fremden und Nichtbörtleuten zugewandt waren.

Das Wichtigste aber, weil ein wesentliches Prinzip des Hamburg-Amsterdamer Börtvertrages berührend, war in der Ordnung von 1673 die Einfügung von fünf unscheinbaren Worten. Während nämlich von 1613 an und seitdem in allen, in Amsterdam erfolgten Ergänzungen der Börtordnung stets nur von der Börtfahrt auf Hamburg, seit 1657 auf Hamburg und Bremen die Rede ist, heißt es nun plötzlich: Bremen, Hamburg »mitsgaders de Rivieren van dien«, mitsammt ihren Flüssen.[2]) Das bedeutete die Ausdehnung der Börtfahrt nicht nur auf die beiden Plätze Bremen und Hamburg, sondern auch auf die Ströme, an denen sie lagen, d. h. auf die andern Hafenorte an diesen letzteren. Den Wert der Bört für Hamburg mußte diese Erweiterung in Frage stellen.

Daß man in Amsterdam nicht etwa aus einer theoretisch-weitherzigen Auffassung diese Neuerung, die den hamburgischen Stapel bedrohte, einführte, ergiebt sich daraus, daß im Art. 9 der Ordnung die Bestimmung getroffen bezw. wiederholt wurde, daß die Börtleute die Güter, deren Konnossemente auf Amsterdam lauteten, nur in dieser letzteren Stadt löschen durften.

Erst manche Jahre später hat man in Hamburg die im Jahre 1673 von Amsterdam in die Börtordnung eingeschmuggelte Neuerung entdeckt. Wir werden unten darauf zurückkommen. Bemerkenswert ist aber, daß in Amsterdam auf die Bört offenbar seitens der Obrigkeit weit mehr Gewicht gelegt wurde als in Hamburg. Hier sah man den Mißbräuchen ziemlich passiv zu; trotz

[1]) Keuren S. 77 ff.

[2]) vgl. auch Anhang No. III.

der vielen Klagen und Beschwerden ist in der ganzen Zeit von 1669 bis 1743 in Hamburg kein obrigkeitliches Mandat, keine Verordnung in dieser Frage ergangen; in Amsterdam erfolgten solche in den Jahren 1673, 1697, 1711, 1712, ohne daß allerdings auch hier allen Mißbräuchen gesteuert wurde.

Wieder vergeht längere Zeit, ohne daß viel von der Bört die Rede ist. Im Sommer 1677 hört man in Hamburg die Klage, daß die Holländer Hamburg von der Bört abbringen wollen: die erste Frucht der Ordnung von 1673. Hamburg hielt aber noch treu an der Bört mit Amsterdam fest; es wurde bald wieder auf die Probe gestellt.

Im Jahre 1687 wandte sich der Rat von Harlem abermals an den hamburgischen Rat und ersuchte um Anlegung einer Börtfahrt zwischen beiden Städten. In Hamburg wurden Schifferalte und Commerzdeputirte um ihre Ansicht befragt; letztere trugen am 2. Juni die Sache dem Ehrb. Kaufmann vor; dieser beschloß: »dass es bey der Boert auf Amsterdam allein verbleiben sollte und Sie desfalls mit E. Hochw. Rath einig wären«. Die Gründe der Ablehnung werden nicht angegeben; vielleicht haben zwei zusammengewirkt: die Abneigung der Kaufmannschaft gegen eine Einrichtung, die neben manchen guten Seiten doch auch manche Nachteile mit sich brachte; sodann die Befürchtung, es mit Amsterdam zu verderben, wenn man mit dem diesem benachbarten Harlem eine Verbindung derselben Art anknüpfte, die Amsterdam zu beeinträchtigen geeignet war.

Daß letztere Erwägung eine Rolle gespielt hat, werden wir sogleich sehen.

Kurz nach jenem an den Rat von Harlem ergangenen abschlägigen Bescheid reichten die in Hamburg ansässigen Amsterdamer Börtfahrer eine Klage beim Hamburger Rat ein, es werde von Kaufleuten in Amsterdam eine Börtfahrt auf Harburg geplant. Die Börtfahrer sahen hierin natürlich eine ihrem Gewerbe drohende Gefahr; und der Hamburger Rat schrieb sogleich am 9. August 1687 an den Amsterdamer Rat und führte diesem das Bedenkliche eines solchen Planes zu Herzen, »dass sowohl Sie als das ganze Commercium darunter merklich leiden und zuletzt, wann dergleichen Fahrt auf Harburg solte concediret werden, sowoll eine als die andere Böhrt zu Grunde gerichtet werden würde«;

deshalb hoffe er, der Amsterdamer Rat werde jene Neuerung verhindern und ebenso untersagen, »als ohnlängst auf gethanen Vorschlag des Raths der Stadt Harlem, von dannen auch eine ordinaire Beurt anhero gehen zu lassen, Wir demselben contradiciret und in keine Neuerung zu Ew. etc. Stadt praejudice geheelen wollen«. Die Vermutung liegt nahe und möge als solche hier ausgesprochen werden, daß nämlich dem Harlemer Projekt von Amsterdam das Harburger entgegengestellt worden ist; einen sicheren Anhaltspunkt für diese Vermutung habe ich aber nicht.

Aus einem uns erhaltenen Briefe, den der Amsterdamer Börtmeister Jochim Gerrits am 23. August an den Schiffer Carsten Evers in Hamburg schrieb, erhalten wir einen Einblick in die Absichten Amsterdams; die Bürgermeister dieser Stadt scheinen es gern gesehen zu haben, wenn von dort aus mit der Harburger Fahrt wenigstens ein Versuch gemacht würde. Gerrits bemühte sich, die Bürgermeister davon abzubringen, was, wie er hervorzuheben nicht verfehlte, gegen sein persönliches Interesse war; denn je mehr Schiffe nach der Elbe führen, um so mehr Geld nehme er ein.

Es blieb nicht allein bei der von Harburg drohenden Gefahr. Grade damals erhoben sich in Hamburg Klagen, daß die Amsterdamer Börtleute vielfach in Altona luden und löschten. Kaufleute, die in Hamburg fallirt hatten und nach Altona gezogen waren, unterstützten dieses gegen die Börtordnung verstoßende Verfahren. Am 28. Nov. (n. St) 1687 schrieb der Hamburger Rath einen langen Brief an den Amsterdamer Rath und legte ihm diese Beschwerden dar, wie Börtschiffer mit geöffneter und gebrochener Ladung in Hamburg ankämen und schon anderer Orten gelöscht hätten, wies auch darauf hin, daß seinerseits der Amsterdamer Rath bereits früher das Löschen in Hoorn, Enckhuysen und anderen dortigen Plätzen verboten habe und noch immer strenge darüber halte. Zum Schluß wiederholte der Rath, daß er auf den Harlemer Vorschlag nicht eingegangen sei und damit gezeigt habe, daß Er nichts für Amsterdam Nachteiliges unternehmen wolle. Der Agent in Haag, Hüneken, mußte persönlich dies Schreiben den Bürgermeistern von Amsterdam übergeben und mündliche Vorstellungen machen.

Die Bürgermeister erklärten Hüneken, daß ihre Kaufleute keinen Schaden dabei leiden dürften. Verlangte Hamburg, daß Amsterdam verbieten solle, daß nach Harburg bestimmte Güter in die Hamburger Börtschiffe geladen würden, so meinte man in Amsterdam, es werde sich schwer verhindern lassen, daß solche Güter unterhalb Hamburg auf der Elbe mit kleinen Fahrzeugen abgeholt würden. Auch wollten die Bürgermeister es mit dem Herzog von Celle nicht verderben; dieser bemühte sich in Amsterdam eifrig für die Harburger Fahrt, sein Faktor lag den Bürgermeistern ständig in den Ohren.

In der Antwort, die am 10. Januar 1688 der Amsterdamer Rath nach Hamburg schickte, behauptete ersterer, daß bis 1680 die Amsterdamer Börtfahrer überall auf der Elbe und in allen Häfen frei gelöscht hätten; als dann der Hamburger Rath dies, selbst mit Zwangsmaßregeln, habe verhindern wollen, seien Vorstellungen seitens des Residenten Kuysten ergangen, der um Wiederherstellung des alten Zustandes ersucht habe. Der Rath stellte dann die Behauptung von der Schädigung der Fracht durch das frühe Löschen als übertrieben hin; die Früchte würden meist nicht in Börtfahrer verladen, sondern von Friesländern und Ameländern als Hauptfracht versandt.

Bemerkenswerth ist, daß von der oben erwähnten wichtigen Aenderung in der Börtordnung, wie sie 1673 in Amsterdam stattgefunden, in dieser Erörterung nicht die Rede ist; man scheint in Hamburg über jene Aenderung noch nicht unterrichtet gewesen zu sein.

Von der Harburger Bört hören wir weiterhin nichts mehr.[1]) Die Frage der „Umfahrt", der Umgehung des Hamburgischen Stapels wurde damals auch von anderer Seite und bei anderen Gelegenheiten den Hamburgern entgegengebracht; sie gehört nur mittelbar in das Gebiet der Börtangelegenheit.

Waren die Harburger Bört und die Altonaer Umfahrt äußere Feinde der Hamburg-Amsterdamer Bört, so kann man als innere Feindin bezeichnen die Zunahme der Ruß- oder Hauptfrachten. Ueber sie fanden die Klagen kein Ende. Der Hamburgische Börtmeister oder Gildeknecht trat sehr scharf gegen die Rußfrachten auf

[1]) Ein gewisser Winstman in Harburg wird als derjenige genannt, der die Herstellung dieser Bört damals betrieb.

und wollte überhaupt keine mehr dulden; die Schifferalten wollten sie nur zulassen, wenn sie, wie es in der alten Börtordnung heißt, von 2 Befrachtern in einem Schiffe eingerichtet waren, und namentlich für die Wattenfahrt, die in jener unruhigen Zeit Aufnahme fand; sie protestierten aber dagegen, daß, wie es vorkam, 4—5 Personen unter einem Namen ein Schiff außer der Bört befrachteten; sie erblickten darin den Ruin der Bört. Auch der Ehrb. Kaufmann beschloß am 7. Juni 1692: Rath möge dafür sorgen, daß Rußfrachten nur von 2, höchstens 3 Kaufleuten ausgingen. Andererseits betonten die Commerzdeputirten, man dürfe die Rußfrachten nicht zu sehr beschränken, sonst treibe man diesen Verkehr nach Altona.

Altona aber erhielt im Jahre 1692 auch eine Börtverbindung mit Holland, nämlich mit Harlem. Am 5. Juli schloß der Harlemer Kaufmann Jacob Kops mit dem Altonaer Rat eine Vereinbarung, die in 6 Artikeln die Börtbestimmungen enthielt.[1]) Solange die Börtschiffe nicht beladen waren, durfte von Altona auf Harlem in keine andern Schiffe geladen werden. Der König von Dänemark bestätigte am 6. August diese Vereinbarung. Von langem Bestand scheint diese Börtfahrt aber nicht gewesen zu sein; wir hören später nie von ihrer Existenz;[2]) die zehn Jahre später zwischen Harlem und Altona eingerichtete Börtfahrt gründete sich nicht auf jene Vereinbarung.

Mit der Zunahme der Rußfrachten, die den Börtfahrern die Ladungen wegnahmen, wurde naturgemäß auch die Börtfahrt unregelmäßig. Aus Amsterdam kamen Klagen hierüber und zugleich die Drohung, daß man deshalb die oberländischen Güter über Altona beziehen werde. Letzteres nahm denn auch immer mehr überhand, um so mehr, als der Gildeknecht in Hamburg nicht zulassen wollte, daß Börtwaaren in die kleineren Schiffe geladen würden, die über die Watten gingen, die Wattenfahrt aber an Umfang wuchs. In den wieder ausgebrochenen Kriegswirren waren die Börtfahrer von den Convoyen abhängig, konnten deshalb nicht so

[1]) Gedruckt in den »Handvesten, Privilegien etc. aan de Stad Haerlem en haare Burgers verleend« (Haerlem 1751) S. 584 ff

[2]) Sie ist überhaupt, obwohl der Vertrag gedruckt ist, ziemlich unbekannt geblieben; selbst Wichmann's „Geschichte Altonas" erwähnt sie nicht; vgl. aber unten S. 31.

oft und so regelmäßig abgehen, wie es im Interesse der Verfrachter wünschenswert war; Ehrb. Kaufmann wie Commerzdeputirte waren deshalb für eine teilweise Verlegung des Verkehrs über die Watten. Auch von Amsterdam her kamen viele Stückgüter auf diesem Wege.

Gegenüber den verschiedenen, sich widerstreitenden Interessen mangelte es aber offenbar bei den maßgebenden Stellen an Entschiedenheit Der Rat meinte im Dezember 1694 den Commerzdeputirten gegenüber, in der Börtfahrt beständen viele »Corruptelen«, und versprach Untersuchung. Und während auf der einen Seite der Gildeknecht[1]) scharf auf die Börtordnung hielt und die Schifferalten bei Verstößen hohe Strafen erhoben, klagte andererseits die Kaufmannschaft über die Unmöglichkeit, mit den Börteinrichtungen und unter dem bestehenden Kriegszustande den Warenhandel zu bewältigen, den Anforderungen eines prompten Verkehrs gerecht zu werden. Die Commerzdeputirten meinten, »die Unordnung vollents abzuschaffen, were bey jetzigen Kriegszeiten nicht woll thunlich, sondern bey Friedenszeiten besser«.

Die »beste raison« wäre, so äußerten sich im Februar 1695 die Abgeordneten des Rats, »dass die Boertleute constringiret würden, ihre Ladung nicht zu brechen, bis sie hier weren«; das war mit kurzen Worten das, worauf die damalige ganze hamburgische Handelspolitik zielte, nämlich die Erhaltung des hamburgischen Stapels.

Aus der Verhandlung, die im Frühjahr 1695 über die immer mehr in Verwirrung geratenen Börtverhältnisse stattfand, entsprang als Ergebnis, daß eine Aufhebung der Bört nicht, wohl aber eine Moderierung derselben für thunlich erachtet wurde. Doch blieb dieses Ergebnis auf dem Papier; die Schifferalten bestanden steif und fest auf der Ordnung von 1613, ohne zu bedenken, daß sie schon mannigfach durchbrochen und verändert war.

In die Börtfahrt über die Watten hatte aber der Gildeknecht sich fügen müssen; sie wurde legitim und beschützt durch ein kleines Convoyschiff. Doch auch hier zeigten sich schnell Mißbräuche; mit »gutem succes« hatte diese Fahrt eine Zeitlang bestanden, als

[1]) Er ließ die Kaufleute sogar gedruckte Formulare folgender Art unterschreiben: »Ick ondergeschreven verklare by desen, als dat ich hebbe bevracht Schipper — na — met dese navolgende Goederen, sonder dat jemand anders eenig Deel meer daerin heeft, maer alleen door my sullen afgeladen werden«. Die Kaufleute protestierten namentlich gegen die Angabe aller Frachtgüter.

verschiedene „Böhnhasen“ auftauchten, auf der Börse umhergingen und Güter „erschlichen“; ihre ständige Versicherung, am nächsten Tage abfahren zu wollen, war allerdings oft erlogen; sie lagen häufig noch 14 Tage, schädigten aber die ordentlichen Börtfahrer. Erst der Eintritt des Friedens setzte dieser Watten-Börtfahrt ein Ende.

Die Klagen über die Schädigung durch das Laden und Löschen in Altona und Harburg, ja im Reiherstieg und Köhlbrand hörten aber nicht auf; gab es auch von diesen Plätzen keine ordentliche Börtfahrt nach Amsterdam, so genossen doch Altona und Harburg eines freien Verkehrs mit dem holländischen Welthandelsplatz. Die Zollfreiheit für durchgehende Güter in Altona war so wertvoll, daß sie die Vorteile einer Bört aufwog. Hamburg erwuchsen dagegen aus letzterer mehr Nachteile als Vorteile. Es ist die Zeit, wo der Wunsch nach freierer Bewegung des Handels sich den Hamburgern immer mehr als Notwendigkeit aufdrängte.

Die Frage der Bört auf Amsterdam und Harlem steht ja innerhalb der damaligen Wirtschafts-Politik Hamburgs keineswegs isoliert dar; sie hängt eng zusammen mit der Portofranko-Frage, die in jener Zeit die hamburgischen Handelskreise vornehmlich beschäftigte. Man darf aber die Angelegenheit des Portofranko nicht, wie es von Ehrenberg geschehen ist, loslösen von zahlreichen anderen, mit ihnen zusammenhängenden Fragen, sondern muß sie in Verbindung mit diesen betrachten.

Beim Portofranko kam es darauf an, Hamburg den Durchfuhrhandel zu erhalten, einen Ersatz zu finden für das verfallene, ernsthaft nicht mehr aufrecht zu erhaltende Stapelrecht. Die Portofranko-Bewegung in Hamburg ist entstanden hauptsächlich infolge der Konkurrenz der Nachbarstädte, namentlich Altonas, das nicht zögerte, die Blößen, die die älteren, wirtschaftlich zurückgebliebenen Einrichtungen Hamburgs darboten, auszubeuten.[1]) Auch unsere

[1]) vgl. Schmoller, Studien ü. die wirtschaftl. Politik Friedr. des Gr., im Jahrb. f. Gesetzgebung rc. N. F. 8. S. 1072 ff; Ehrenberg, Anfänge des hamb. Freihafens. Beide Schriften lassen dem hamburgischen Standpunkt zu wenig Gerechtigkeit widerfahren; Ehrenberg's ist geradezu tendenziös-antihamburgisch. Bedauerlich ist bei beiden die Animosität des Ausdrucks; betr. Ehrenberg's habe ich das schon in der »Zeitung f. Literatur rc.« 1890, Nr. 11 (Sonntagsbeilage z. Hamb. Corresp.) dargelegt. Auch Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelms-Kanal u. die Berlin-Hamb. Flußschiffahrt (Leipz. 1891) schlägt mehrfach und gerade da, wo er über Hamburg schreibt einen Ton an, der in einer Schrift, die 200 Jahre zurückliegende Dinge historisch behandeln will, ebenso auffallend wie unangemessen ist »Verleumdungen«, »uner-

Börtbewegung, die in dieselbe Zeit fällt, steht in enger Verbindung mit dem Altonaer Wettbewerb; die Börtordnung verbot Laden und Löschen an anderen Elbplätzen; sie war, wenn auch nicht ursprünglich dazu bestimmt, doch allmählich eine Waffe in dem Kampfe gegen die Nachbarstädte geworden.

So entsprossen Portofranko und Börtreform demselben Boden. Und auch die Berlin-Hamburger Reihefahrt gehört hierher. Mit dieser, für die im Jahre 1699 und 1700 Reglements geschaffen waren, bezweckte nämlich Hamburg u. a. auch die Sicherstellung des hamburgischen Stapels; eine dahin zielende Bestimmung war offen und direkt gegen Altona gerichtet.[1])

Die wichtigsten handelswirtschaftlichen Fragen, die damals die hamburgische Kaufmannschaft bewegten, liefen also zusammen in den einen Kanal der Erhaltung des Stapels, der Unschädlichmachung des fühlbarsten, weil am nächsten wohnenden Konkurrenten.

Wie Bört und Portofranko sich berührten, zeigt die Begutachtung, die im September 1699 die Commerzdeputirten einer Supplik der Schifferalten über die Börtmißbräuche angedeihen ließen: „am besten sei Portofranko auf Holland allein einzuführen", heißt es dort.[2])

Aber mit der Portofranko-Angelegenheit ging es nicht so schnell; noch manches Jahr sollte darüber vergehen, ehe sie zum vorläufigen Abschluß gelangte. Auch dachte man zunächst garnicht daran, die auf einer Vereinbarung mit einer fremden Stadt beruhende Börtsache mit der Portofrankosache, die Hamburg doch allein anging, zu verquicken.

Der Weg der Verhandlung mit Amsterdam wurde vorgezogen und beschlossen, zunächst den Gildeknecht Hinrich Schomaker nach jener Stadt zu senden. Er erhielt eine von den Commerz-

---

laubtes Vorgehen« (S. 68–69) und öfter ähnlich. Dabei hat T.–M. nur das preuß sche, garnicht das hamburgische Material und selbst meine kleine Schrift nur sehr oberflächlich benutzt; auf so einseitige Studien hin werden dann die herbsten Urteile über so schwer zu übersehende Verhältnisse aufgebaut; bezeichnend ist, daß Ehrenberg (Conrad's Jahrbücher 3. Folge Bd. 4 S. 281) »das Studium des gewissenhaft und auch nicht ohne Geist geschriebenen Buches warm« empfiehlt.

[1]) vgl. Baasch in Zeitschr. d. V. f. hamb. Gesch. IX 189 ff. (1890); Toeche-Mittler a. a. O. S. 67 f; Wutke, Die schles. Oderschiffahrt (Codex dipl. Silesiae XVII), namentlich S. 233 ff.

[2]) Darnach zu berichtigen Ehrenberg a. a. O. S. 45: »Im folgenden Jahre [1699] ist wieder alles still.«

deputirten entworfene, vom Rat genehmigte Instruktion[1];) in ihr wurde betont, daß als die Grundlage der Bört die Ordnung von 1613 aufrecht zu erhalten und daß einseitige Erweiterungen sie nicht wesentlich verändern dürften; jedenfalls müsse auf gegenseitig gleichmäßige Befugnisse bestanden werden. Die von Amsterdam aus getroffene Einrichtung, nach der Hamburg umgangen werde, wurde hingestellt als von einigen dortigen eigennützigen Kaufleuten ausgehend, und schließlich auf die höheren Zölle in Amsterdam hingewiesen.

Am 10. Juli verließ Schomaker Hamburg; in Amsterdam überreichte er den Bürgermeistern ein Schreiben des Rats, wie auch einige Tage später den Kommissaren der Buijtenlandsfahrer ein Schreiben der Commerzdeputirten. Der Resident Hüneken erhielt den Auftrag von Hamburg, Schomaker zu unterstützen; letzterer beklagte sich aber bald, daß Hüneken „ihn auch wenig assistirte", während Hüneken sich beschwerte, daß man in dem Beglaubigungsschreiben ihn auf dieselbe Rangstufe mit dem Gildeknecht gestellt habe.

Leicht war die Aufgabe des Schomaker nicht; es galt ja im wesentlichen, die Wiederherstellung und Neuanerkennung der Ordnung von 1613 durchzusetzen. Da war der Widerstand zahlreicher Interessenten in Amsterdam selbst zu überwinden. Schomaker merkte bald, daß man hier die Einrichtung einer Bört auf Altona plante. Doch gelang es ihm, eine große Anzahl von Kaufleuten zur Unterzeichnung einer Supplik an Bürgermeister und Rat von Amsterdam zu veranlassen; diese von 78 Firmen und Kaufleuten unterschriebene Supplik lief darauf hinaus, daß die Börtschiffe zwischen Amsterdam und Hamburg und vice versa unterwegs weder ihre Luken öffnen noch etwas löschen und laden durften.[2]) Auch die Gegenpartei, Kaufleute und Schiffer, reichte eine Schrift[3]) ein; auf diese antwortete dann Hüneken in Gemeinschaft mit vielen Kaufleuten durch eine längere Duplik[4]); in ihr wurde zum Schluß das Recht Hamburgs auf seinen Stapel mit den Kosten, die es für die Erhaltung der Elbe aufbringe, begründet.

---

[1]) Anhang Nr. III.

[2]) Im Anhang Nr. IV.

[3]) Nicht vorhanden in dem mir zugänglichen Material; doch sind die Gründe aus der Antwort der Gegenpartei ersichtlich.

[4]) Im Anhang Nr. V.

Die Bürgermeister von Amsterdam, die sich so mit Suppliken bestürmt sahen, versprachen eingehende Untersuchung. Schomaker kehrte Ende Oktober nach Hamburg zurück.

Auch Hüneken richtete allein nicht viel aus. Der Bürgermeister de Vicq erklärte ihm im Dezember »rond uijt«, rund heraus, daß der Rat bereit sei, die Börtordnung von 1613 zu erneuern und im hamburgischen Sinne zu erweitern, wenn man in Hamburg die Ein- und Ausgangs-Zölle auf die Transitogüter abschaffen oder zum mindesten herabsetzen wolle; diese Herabsetzung werde Hamburg nicht schaden, sondern die Menge der Transitogüter werde sicher zunehmen, während jetzt soviel über Altona ginge. Die Bürgermeister könnten ihre auf Leipzig 2c. handelnden Kaufleute nicht zwingen, ihre Güter über Hamburg anstatt über Altona zu verschicken, um so weniger als man dort Zoll und hier keinen zu bezahlen brauche.

Diese Auseinandersetzung war den Hamburgern nicht neu; die Transitofreiheit, mit gewisser Beschränkung, war bereits im Jahre 1694 von den Kommerzdeputierten vorgeschlagen,[1]) ohne daß bisher eine Entscheidung darüber getroffen wäre; sie ist durch diese Mahnung aus Holland augenscheinlich nicht beschleunigt worden. Durch die Verbindung, in die von Amsterdam aus die Transitofrage mit der Börtsache gebracht wurde, kam nun auch letztere nicht zur Förderung.

Neben der Verhandlung mit Amsterdam lief nun auch eine solche mit Harlem. Auch von dieser Stadt aus beklagte man sich über die Beschränkungen, die Hamburg dem freien Verkehr auferlegte. Harlemer Schiffer waren im Frühjahr 1700 in Hamburg daran gehindert worden, nach Harlem bestimmte Güter in die Amsterdamer Börtfahrer zu laden; d. h. man hatte in Hamburg nichts gegen die Mitnahme dieser Güter an sich, wollte aber nicht zulassen, daß dieselben Amsterdam vorbei den Stapel dieser Stadt umgingen. Dadurch wollte Hamburg die Amsterdamer ihrerseits zu einem gleichen Verfahren gegen Hamburg in Bezug auf dessen Konkurrenzplätze an der Elbe veranlassen; das Gespenst einer Amsterdam-Harburger Börtfahrt war gerade wieder aufgetaucht. Dies Verfahren Hamburgs wurde in Geschäftsbriefen von Amsterdamer Kaufleuten nach Hamburg scharf getadelt; der Kaufmann Isaac

[1]) Ehrenberg a. a. O. S. 32.

van Hoven schrieb damals an seinen hamburgischen Geschäftsfreund Isaac de le Boe: Der ganze Schaden werde Hamburg treffen: denn wenn man ihn zwingen wolle, seine Waren von Hamburg nach Amsterdam zu senden, hier zu löschen und dann wieder nach Harlem zu verladen, so veranlaßten ihn diese Kosten, eine direkte Verladung nach Harlem zu suchen; Altona werde den Hauptvorteil von jenem Vorgehen Hamburgs haben.

Sogar die Generalstaaten nahmen sich der Harlemer an und schrieben am 12. Mai deshalb an den Rat von Hamburg.

Hier wollte man es nun mit Harlem auch nicht verderben; grade wegen der beginnenden Verhandlung mit Amsterdam war es vorteilhaft, zwei Eisen im Feuer zu haben. Man verhielt sich deshalb nicht geradezu ablehnend, als Anfang Juli 1700 wieder das Projekt einer Harlem-Hamburger Börtfahrt, zunächst in den Verhandlungen der Kommerzdeputierten, auftauchte. In Harlem und bei den holländischen Kaufleuten, die ein Interesse daran hatten, eine festgeordnete Fahrt zwischen Harlem und Hamburg zu setzen an Stelle der allerlei Chicanen und Schwierigkeiten ausgesetzten Güterbeförderung, die zwischen beiden Städten durch die Hamburg-Amsterdamer Börtleute vermittelt wurde, bestand große Neigung zu Herstellung jener Bört. Der Rat von Harlem schrieb am 22. Mai in diesem Sinne an den Hamburger Rat. Letzterer zögerte aber mit der Antwort; er wollte im Hinblick auf die schwebenden Verhandlungen mit Amsterdam sich nicht so schnell entscheiden, verfügte aber, als Harlemer Schiffer wieder Güter nach Harlem in Amsterdamer Börtfahrer verluden, »dass bey diesen Conjuncturen man mit den Harlemer Schiffern es so gehen liesse und mit ihnen conniviren würde.«[1])

Erst nach dieser Weisung zur Konnivenz hat man in Hamburg Kenntnis erhalten von den ernsthaften Vorstellungen, die Mitte Juli dem Agenten Hüneken im Haag der Pensionarius Akersloot wegen des Vorgehens gegen Harlem machte. Akersloot forderte für die Harlemer gleiche Freiheit in Handel und Schiffahrt, wie sie alle Städte und Orte der Provinzen Holland und Westfriesland in Hamburg genossen. Der Hamburger Rat instruierte hierauf am 30. Juli Hüneken: Er wolle, ehe er auf die Harlemer

[1]) Allerdings erklärten die Schiffer, wie es damals sehr häufig geschah, sich bereit zu einer eidlichen Verpflichtung, niemals Güter an der Elbe an anderen Orten als in Hamburg einzuladen.

Beschwerden eingehe, erst sehen, wie die Verhandlung mit Amsterdam verlaufe; Hüneken möge die Harlemer „mit guten Worten, etwa unter dem Vorwand der jetzigen Jahreszeit, da der Rat nicht allmal komplet, rc. — aufhalten.“[1])

Als dann Schomaker in Holland weilte, erhielt er nachträglich von den Kommerzdeputierten die Weisung, bei passender Gelegenheit u. a. zu bemerken, daß man in Hamburg mit einer Regelung der Fahrt, bei der die Zahl der Hamburger und Harlemer Schiffer gleich sein müsse, sehr einverstanden sei. Schomaker scheint diese Gelegenheit nicht gefunden zu haben. Von Harlem sandte man ihm dreimal den dortigen Gildeknecht zu mit dem Ersuchen, doch auch nach Harlem zu kommen; als er endlich Ende September dort erschien, fragten die Bürgermeister ihn, ob er ihnen etwas vom Hamburgischen Rat zu berichten habe. Nachdem er dies verneint, beklagten sie sich bitter über die schlechte Behandlung seitens Hamburgs, von dem sie keine Antwort erhielten und das ihre Schiffe nicht die Freiheiten genießen lassen wolle, wie die Schiffe anderer Städte, ja nicht des Dorfs Sardam. Darauf wünschte Schomaker ihnen „Glück zu ihrer Regierung“ und verließ Harlem.

Es dauerte nicht lange, als doch in Hamburg das Bedürfnis nach einer Regelung des Verhältnisses mit Harlem wieder wach wurde. Der Mißerfolg der Verhandlung in Amsterdam mag dazu beigetragen haben. Am 13. Dezember mahnten die Kommerz-Deputierten den Rat an die Beantwortung des Harlemer Briefs: es löschten Harlemer Börtschiffe in Altona. Am 17. Januar 1701 beschlossen die Kommerzdeputirten, durch Isaac de le Boe Gelegenheit zur Herstellung der Börtfahrt auf Harlem zu suchen, „damit sie nicht anderer Ohrten hingelegt werde.“ Bald darauf berichtete de le Boe, er habe aus Harlem Nachricht, daß die Altonaer schon etwas wegen der Bört vorgenommen hätten. In der That ging der Verkehr zwischen der Elbe und Harlem nun vornehmlich über Altona.

Entrüstet, daß man sie zwingen wollte, ihre Stückgüter über Amsterdam zu beziehen, hatten die Harlemer Kaufleute insgesamt

[1]) Also wirklich einmal ein authentisch-urkundliches Zeugnis für das was Ehrenberg „Verschleppung“ nennt und was namentlich er Hamburg vorwirft. E. hat aber für seinen Vorwurf nicht eine einzige derartige Beweisstelle anzuführen gewußt; wie würde er sich erst ausgedrückt haben, wenn ihm obige Instruktion bekannt gewesen wäre!

beschlossen, den Weg über Altona zu wählen; die uns noch vorliegenden Geschäftsbriefe aus Harlem sprechen dies ohne Umschweife aus; ein Harlemer Kaufmann teilt in einem und demselben Brief (1. Febr. 1701) seinem alten Hamburger Geschäftsfreund dies mit, drückt ihm sein Bedauern über den Abbruch ihrer Korrespondenz aus und bittet ihn schließlich um Auskunft über die Sicherheit eines bestimmten Altonaer Spediteurs.[1])

Das berührte in Hamburg doch recht unangenehm. In einer Vorstellung an den Rat vom 25. Februar schilderten die Commerzdeputierten die Notwendigkeit, daß die drohende Altona-Harlemer Börtfahrt nicht zu Stande komme und nach Hamburg gelenkt werde. Zwischen dem Rat[2]) und den Commerzdeputierten fanden Verhandlungen statt, an denen Kenner der Harlemer Verhältnisse teilnahmen. Es kam darauf an, die Fahrt nach Harlem zu erhalten, ohne daß dadurch die Amsterdamer Börtordnung „löchericht“ gemacht würde; zu diesem Zweck mußte Vorkehrung getroffen werden, daß die Harlemer Börtfahrer in Hamburg nur nach Harlem bestimmte Güter einnähmen; ferner mußte man die Harlemer verpflichten, keine andern als verzollte Waaren zu laden.

Am 6. Mai 1701 schrieb der Hamburger Rat an den von Harlem, entschuldigte sein langes Schweigen mit den Kriegsunruhen und führte für das Vorgehen gegen die Harlemer Schiffer die alte Börtordnung, die mit Amsterdam geschlossen sei, an; da ein Schiffer dies mehrfach anerkannt, könne der Fall als erledigt angesehen werden. Der Rat erklärte ferner auch seinerseits sich bereit, den Harlemer Schiffern alle Freiheiten zu gestatten, wenn sie nur mit ihren Schiffen und Frachten gradeswegs und ohne ihre Ladung an andern Elbplätzen zu brechen hin und wieder zwischen Harlem und Hamburg führen. Die Antwort, die am 25. Juni der Rat von Harlem nach Hamburg sandte, war ganz allgemein gehalten und be-

---

[1]) Auch die Mißstimmung über die geringe Achtung, die der Hamburger Rat dem Harlemer Rat bewiesen, wird nicht verhehlt: »De Heeren van Hamburg hebben seer klein respect voor onse Regeeringe en Stad gehad«, schrieb ein Harlemer Kaufmann am 29. Januar an de le Boe.

[2]) Vertreten durch Syndikus von Bosteln und die Ratsherren Paulsen, Boon, de Drusina. Erstgenannter ist derselbe, dem Ehrenberg S 31 „Verschleppungspraxis“ vorwirft; wie es scheint, weil er mehrfach in der „Wasserkur“ war, wie E. mit viel Behagen öfter wiederholt. Es ist bemerkenswert, daß Ehrenberg, der (vgl Hansisch. Geschichtsbl. 1896 S. 215) auf Persönlichkeiten in der Geschichte so wenig Wert legt, doch mit Vorliebe auf Personen zurückkommt, wenn er meint, sie lächerlich machen zu können.

wegte sich nur in einigen Phrasen mit dem Ausdruck des Verwunderns über das lange Schweigen des Hamburgischen Rats und dem der Freude über jene Hamburgische Versicherung; nicht ohne Bedacht war aber wohl der Hinweis auf den bedeutenden Harlemer Garnhandel. Von einer Börtfahrt ist in beiden Briefen nicht die Rede. An einer solchen lag aber den Kommerzdeputierten sehr; die aus Harlem von Privatpersonen eintreffenden Nachrichten deuteten nicht auf Nachgiebigkeit seitens der Kaufleute jener Stadt.

In Altona verkehrten dagegen die Harlemer Schiffer sehr fleißig. Auf das Drängen der Kommerzdeputierten schrieb der Rat schon am 12. August wieder nach Harlem und äußerte seine Bereitwilligkeit, »zu mehrer Etablirung der Schiffart und Negotiation zwischen Dero und Unserer Stadt ferner bestdienliche Mittel ins Werk zu setzen;« er habe deshalb bereits verschiedenen Harlemer Schiffern hier zu löschen und zu laden gestattet, obwohl sie offenbar jenen Bedingungen entgegenhandelten; es sei aber für Hamburg „anstößig und nachteilig," wenn die Harlemer Schiffer gleichsam nur in Notfällen hier verkehrten, meist aber auf andere Elbplätze führen; diesem Uebelstand sei nur abzuhelfen „durch näheres Verständnis und dienliches Reglement."

Damit war das Ziel, die Einrichtung einer Börtfahrt, deutlich angegeben. Harlem hatte den Triumph, daß, was ihm auf wiederholte Anträge stets von Hamburg abgeschlagen war, jetzt ihm von dort entgegengetragen wurde. Doch nun antworteten die Harlemer nicht; Ende November beschlossen die Kommerzdeputierten, durch de le Boe deshalb in Harlem sondieren zu lassen. Weitere Verhandlungen scheinen nicht erfolgt zu sein; der inzwischen eintretende Kriegszustand mag daran Schuld haben. Aber nun wurde am 23. August 1702 von Harlem ein »Reglement en Ordonnantie voor de Schippers en Beurtluijden varende van dese Stad op Altona en Hamburg en van daar herwaarts«[1]) erlassen, wie es scheint ganz einseitig. Dadurch wurde eine Börtfahrt eingerichtet, die alle 8 Tage von Harlem, alle 10 Tage von Altona und Hamburg abgehen sollte. Im wesentlichen sollte, wie aus dem Wortlaut des Reglements hervorzugehen scheint, wohl eine Harlem-Altonaer Börtfahrt geschaffen werden; die Rolle Hamburgs in

[1]) Im Anhang Nr. VI.

derselben scheint nur als supplementäre gedacht zu sein. Es ist ausdrücklich die Rede von dem Ladeplatz, dem Packhaus in Altona, während von Hamburg nichts in dieser Weise erwähnt wird.[1])

Der Krieg machte aber allen Kontroversen zwischen Harlem und Hamburg ein Ende. Kriegszeiten waren, wie wir gesehen, für die Börteinrichtungen sehr ungünstig. Wieder wucherte die »Böhnhasen-Beurtfahrt« empor. Um den ordentlichen Börtleuten zu Hülfe zu kommen, baten die Schifferalten im April 1703, daß die Everführer die nach Amsterdam bestimmten Güter direkt an die Börtschiffe bringen möchten; der Erfolg dieser Bitte ist mir nicht bekannt. Doch sollte, wie schon im vorigen Seekrieg, alle Woche ein Börtschiff über die Watten auf Amsterdam gehen.

Auch wurde wieder, wie schon 1674, von Amsterdam aus veranlaßt, daß die Börtschiffe mit Geschützen und Waffen versehen sein sollten; dafür wurde während dieser Kriegszeit die Sommerfracht erhöht auf die Winterfracht und letztere um den Unterschied zwischen beiden. Eine Reihe von Hamburger Rhedern sträubte sich zuerst gegen diese, am 31. Juli 1705 vom Hamburger Rat dekretirte Neuerung, mußte sich schließlich aber fügen[2])

Während mehr als ein Dutzend Jahre macht die Börtfahrt nur wenig von sich reden; sie nahm unter den Kriegswirren ihren Fortgang, geschützt vielfach durch Convoyen, namentlich holländische.[3])

Im Jahre 1712 sah sich der Amsterdamer Rat veranlaßt, alle gültigen Bestimmungen der Börtordnung nochmals zu erneuern.

Nach Eintritt des allgemeinen Friedens war der Verkehr ein äußerst reger. Der holländische Resident in Hamburg, van den Bosch, schreibt im Februar 1716: Es kämen hier jährlich auf die Elbe und meist nach Hamburg zwischen 2—3000 Schmacken, Tjalken und andere Fahrzeuge, die im Sommer 4, 5 bis 6 Reisen

[1]) Auf dieses Reglement zielen wohl die Bemerkungen Toeche-Mittler's a. a. O. S. 68; ein Jahr giebt er nicht an; das Reglement selbst scheint ihm unbekannt gewesen zu sein. Seine Bemerkungen daselbst sind im allgemeinen nicht zutreffend; nicht Hamburg wollte die Harlemer Fahrt, die es ja immer besessen, an sich ziehen, sondern Altona.

[2]) Im Jahre 1692 hatten sich auch die Kommerzdeputierten nicht zwar gegen die infolge der Montierung erhöhten Frachten, sondern gegen die Dekretierung solcher Erhöhung durch den Rat erklärt, »weil dadurch die Schiffer künftig dem Kaufmann zum praejuditz ein Gesetz, sonderlich bey Friedenszeiten machen und nicht davon weichen würden.« Der Rat hatte damals ein solches Dekret nicht erlassen, sondern die Festsetzung der Frachten den Kaufleuten freigestellt.

[3]) vgl. Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. S. 356 ff.

hin und her zurücklegten. Sie kamen meist von Holland in Ballast und holten Holz und Getreide, während die eigentlichen Börtschiffe vornehmlich Stückgüter, Wolle, Leinwand u. s. w. luden. In einem andern Brief des Residenten (7. April) heißt es: wenn jährlich 6 hamburgische Schiffe von hier auf Holland führen, kämen dagegen 1000 und mehr holländische hier an.

Gegenüber diesen Ziffern erscheint die Zahl der Börtschiffe nur sehr gering; im Jahre 1716 gab es, wie van den Bosch (8. Mai) schreibt, in der Amsterdam-Hamburger Börtfahrt 7—8 Amsterdamer und 5—6 Hamburger Schiffer; in der Bört auf Harlem fuhren 3 holländische Schiffer.

Der natürliche Gegensatz, der zwischen den auf Amsterdam und den auf Harlem fahrenden Börtschiffern bestand, führte bald zu allerlei Mißhelligkeiten. Die Amsterdamer Börtleute wollten nicht dulden, daß die Harlemer solche Güter, namentlich Fässer mit schlesischem Garn, mitnähmen, die für Amsterdamer Rechnung geladen und über Harlem versandt wurden; in Harlem wollte man aber gern die Garne an erster Stelle erhalten, um sofort eine Auswahl zu treffen zwischen denen, die man dort gleich verkaufen, und denen, die man dann weiter nach Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht und andere Plätze, wo Garnbleichen bestanden, senden wollte.

Die Amsterdamer Börtleute, die ihr Gewerbe durch die Konkurrenz der Harlemer bedroht sahen, beschwerten sich bei den Schifferalten; diese entschieden zu ihren Gunsten, daß kein Harlemer Börtmann Kaufmannsgüter laden dürfe, die nach Amsterdam bestimmt seien, und nahmen überdies die Harlemer nach der Börtordnung von 1650 in eine Geldstrafe. Letztere riefen nun im Mai 1716 die Hülfe des Residenten van den Bosch an und beriefen sich auf ihre 22—23 Jahr alte, vom Harlemer Rat bestätigte Börtfahrt; nachdem man ihnen 1700 die Mitnahme von Amsterdamer Gütern verboten, sei es ihnen 1702 wieder erlaubt worden; auch nähmen die Amsterdamer viele Harlemer Güter mit, ohne daran gehindert zu werden. Der Resident wandte sich an den Rat, der vorläufig die Sache in statu quo ließ.[1])

Den hamburgischen Rat veranlaßten auch seine Mitbürger damals zu häufiger Beschäftigung mit der Börtfrage. Die strenge

[1]) Auch dem Rat von Harlem lag am 26. Mai diese Angelegenheit vor; er beschloß sie zu untersuchen (Gem. Arch. Harlem)

Handhabung der Börtordnung seitens des Gildeknechts und der Schifferalten führten schon im August 1716 zu einer Vorstellung der Kommerzdeputierten an den Rat, mit der der Ehrbare Kaufmann sich einverstanden erklärte.[1]) Es wurde von den Kommerzdeputierten hier darauf hingewiesen, daß jene Ordnung vor ihrer Einsetzung geschaffen sei und daß jedesmal, wenn der 6. und 7. Artikel angezogen worden, der Kaufmann sich seine Freiheit vorbehalten habe; diese Artikel seien auch nie beobachtet worden; bei Stückgütern sei die Befrachtung außerhalb der Bört im Interesse des Handels; überhaupt werde bei der Börtfahrt viel Zeit verloren; sie diene nur dem Interesse weniger Schiffer.

Es wurde ferner an den 1713 eingeführten Transito erinnert.[2]) Dieser Transito, durch den der zollfreie Verkehr der Durchgangsgüter und zugleich eine Ermäßigung der Durchfuhrzölle eingeführt wurde, war allerdings in der Form verfehlt; aber er war doch der erste Schritt zu einer gründlichen Umwandlung der hamburgischen Zollverhältnisse; und im Jahre 1716 dachte man offenbar über seine Wirkungen noch sehr hoffnungsvoll. Dem Transito, so meinten die Kommerzdeputierten, widerstreite es, wenn die Leute hier die freie Versendung der Güter nicht mehr finden könnten; die Umfahrt werde dann wieder beginnen, der Schiffer wieder nach andern Orten gehen. Auch auf die dem Harlemer Verkehr in den Weg gelegten Hindernisse wurde hingewiesen. Die Vorstellung gipfelte in dem Gesuch, es möchte diese Sache zu gründlicher Untersuchung an die „zur Verbesserung des Commercii“ eingesetzte Deputation verwiesen werden.

Dem gegenüber bestanden die Schifferalten in ihrer Antwort auf der Rechtsgültigkeit der Ordnung von 1650, auf dem Recht, die Harlemer, die „unsern Börtleuten das Brot stehlen“, daran zu hindern; eine Aufhebung der Börtordnung werde bewirken, daß die Holländer, die die ihrige »in heiliger observance« hielten, den Hamburger Schiffern keine Güter mehr zufließen lassen würden.

Die Kommerzdeputierten blieben auf diese mit „vielen groben Anzüglichkeiten und dem hiesigen Commercio schuldigen Respekt incompatiblen Expressionen“ angefüllte Schrift die Antwort nicht schuldig. Die gereizte Stimmung der auf ihre privilegirte

[1]) Anhang Nr. VII.

[2]) Ehrenberg S. 63 ff.; E. unterschätzt aber die Bedeutung dieses ersten Schrittes.

Stellung pochenden Börtschiffer deutet an, daß sie sich in ihrer Position ernstlich bedroht sahen.

Von einer Untersuchung, wie sie von den Kommerzdeputierten vorgeschlagen war, hören wir nichts. Die Klagen über die Schifferalten nahmen aber kein Ende; letztere, sich stützend auf die Ordnung von 1650, wollten auch die Anwendung des Art. 7 von 1613, wonach 2 Kaufleute ein Schiff zusammen befrachten durften, nicht mehr zulassen. Mehrere deshalb an den Rat gerichtete Vorstellungen der Kommerzdeputierten blieben erfolglos; am 23. Mai 1718 antwortete der Rat endlich: »wollte es fordersamst befodern lassen.«

Dabei blieb denn die Sache; wir hören nichts weiter davon; wahrscheinlich wurde weiterhin von beiden Seiten der Interessenten ein Auge zugedrückt.

Die Harlemer Fahrt dauerte ununterbrochen fort. Am 25. Mai 1723 erneuerte und erweiterte der Harlemer Rat das Reglement auf Altona und Hamburg. Die Zahl der Fahrten von Harlem aus wurde festgesetzt auf 14tägige im Sommer, auf monatliche im Winter, im übrigen einige nähere Bestimmungen gegeben.[1]) Am 22. Februar 1724 wurde vom Harlemer Rat bestimmt, daß auch von Altona und Hamburg alle 14 Tage bezw. monatlich ein Schiff abgehen solle; wenn keine Börtleute mit ihren leeren Schiffen vor dem 1. März in Harlem angelegt hätten, solle keine Losung stattfinden, sondern die dann Ankommenden sich nach Art. 8 richten.

Auch diese Neuregelung ging, wie 1702, einseitig von Harlem aus. Noch am 29. Juli 1724 schrieben Oberpräsident und Rat von Altona an den Rat von Harlem: 2 Schiffer, die in Altona das Bürgerrecht erworben und sich hier wohnhaft niedergelassen, hätten um Erlaubnis gebeten, als Börtschiffer die Fahrt zwischen Altona-Hamburg und Harlem zu verrichten. Da man nun in Altona höre, daß Harlem schon 4 Börtschiffer bestellt habe und diese in Altona alle Vorteile genössen, so habe man jenes Gesuch bewilligt und wünsche, daß auch der Rat von Harlem diese Schiffer bei den Gerechtigkeiten der Börtschiffer schützen möge; auch möge der Rat „dortiges Beurt-Reglement“ mitteilen. In seiner Antwort

[1]) Im Anhang Nr. VIII.

wies der Harlemer Rat die Altonaer auf die Vereinbarung von 1692 hin, die in Altona offenbar längst in Vergessenheit geraten war, aus der sich ergebe, was zu geschehen, wenn ein Bedürfnis nach Anstellung von mehr als 4 Börtschiffern sich geltend machte Mit der Anstellung von 2 Altonaer Börtschiffern war man in Harlem einverstanden, wenn nur jener Kontrakt von 1692 dadurch nicht präjudiziert werde und eventuell später, wenn 6 Schiffer zu viel wären, diese Zahl wieder herabgesetzt werden könne.

Daraus ergibt sich einerseits, daß der Kontrakt von 1692 von Harlem noch als bestehend angesehen wurde; und daß andererseits auf Hamburg bei dieser ganzen Frage garnicht Rücksicht genommen wurde; kein Harlemer Börtschiffer war in Hamburg beheimatet.

Ein neuer, nicht verächtlicher Konkurrent war inzwischen der Börtfahrt, wie sie bisher aus Hamburger, Amsterdamer, Harlemer und neuerdings Altonaer Schiffern bestand, erwachsen.

Seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts machten sich in dem Verkehr zwischen der Elbe und Holland sehr bemerkbar die ostfriesischen Schiffer, von denen besonders die Borkumer hervorgehoben werden. Ein Bericht des Drosten vom Jahre 1711 berichtet, daß dort 2, 3 oder auch mehr Schiffer wohnten, die ihr Brot verdienten, indem sie Passagiere von Hamburg, Altona und andern Orten aus Holstein nach Amsterdam überführten; diese Passagiere hielten auch wohl Sommerfrische in Borkum, das namentlich von Juden viel besucht wurde.[1]) Diese Borkumer Fahrten müssen sich schnell ausgedehnt haben. Der holländische Resident in Hamburg, van den Bosch, der sehr eifrig alles beobachtete, was die wirtschaftlichen Beziehungen Hamburgs mit Holland beeinflussen konnte, berichtete hierüber am 12. Mai 1716:

Seit geraumer Zeit kämen hier eine gute Anzahl ostfriesischer Schiffe, jetzt schon etwa 30, von Borkum auf die Elbe; sie legten sich vor Altona und nähmen alle möglichen Güter, namentlich viel feinere Waaren, schlesische Leinwand, Garne u. A. ein; diese Schiffer würden von den Spediteuren und Kommissionären bevorzugt, weil jene große Schmuggler (»sluijkers«) seien und in Amsterdam sich um den Zoll herumdrückten; sie kämen auch nie mit ihren Schiffen nach Hamburg und sparten hier den Zoll; hätten

[1]) Herquet, Die Insel Borkum S. 78.

sie Güter, die nach Hamburg bestimmt waren, so würden sie auf den Namen irgend eines andern Schiffers verzollt. Dafür nähmen sie dann weit höhere Frachten, oft doppelt so hohe als andere Schiffer, wovon aber nicht der Kaufmann profitiere, sondern nur der Altonaer Spediteur, der Schiffer und die Schutenführer in Amsterdam.

Der Resident wies auf den Schaden hin, den durch dies Verfahren, das ihm erst damals bekannt geworden, die Holländer erlitten; er sprach, nachdem er darauf keine Antwort aus dem Haag erhielt, bei einer persönlichen Anwesenheit daselbst mit dem Commis-Generael Valkenier darüber. Letzterer bezweifelte die Möglichkeit, die Borkumer an der Fahrt nach Holland zu hindern; schmuggelten sie, so müßten sie, wenn abgefaßt, bestraft werden.

Im Frühjahr 1718 war, wie van den Bosch am 19. April berichtete, die Zahl der Borkumer Schiffe schon auf etwa 40 gestiegen; sie lagen oft zu 20 auf einmal vor Altona und nahmen Ladung ein und schädigten dadurch natürlich die regelmäßige Börtfahrt. Auf der Hamburger Börse waren sie wohlbekannte Gäste, die durch allerlei Kniffe es verstanden, die Ladungen an sich zu bringen.

Die Klagen der holländischen Schiffer über diese Konkurrenz nahmen zu. Um ihr zu begegnen, schlug van den Bosch die Errichtung einer Gilde von Börtschiffern für die Fahrt zwischen Harlem, Amsterdam und Altona vor, in der die Zahl der Schiffer genau festgesetzt werden müsse; zwei Drittel müßten Holländer, ein Drittel Altonaer sein oder je die Hälfte; der Resident versprach sich von einer solchen Einrichtung, die den außer der Bört fahrenden Schiffern die Stückgüter entziehen würde, den sofortigen Verfall der Fahrt der Borkumer.

Bei den maßgebenden Faktoren in Holland scheinen diese Klagen und Vorschläge nicht auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Man hört nichts davon. Dem Residenten in Hamburg blieb das Wachstum der Borkumer ein Dorn im Auge; im November 1724 berichtete sein Sekretär, Engelenburgh, an die Generalstaaten: Die Borkumer kämen hier nun an Zahl von 40—50, sie führen sowohl nach Amsterdam wie nach Harlem. Auch er wiederholt das Gerede von ihrer Geschicklichkeit, in Holland den Zoll zu vermeiden, sieht aber die Wurzel der Konkurrenz darin, daß der

größte Altonaer Spediteur Rheder der meisten Borkumer Schiffe sei; letztere wählten meist die Wattenfahrt und machten so im Sommer jedes wohl 5—6, insgesamt ca. 300 Reisen. Er schlug eine Vereinbarung mit Altona zum Schutz der Börtschiffahrt vor, wie auch die Anstellung eines Gildeknechts als Aufseher.

Es fand sich aber niemand veranlaßt, diese Fahrt der Borkumer zu stören; sie hat in den nächsten Jahrzehnten eher zu- als abgenommen.[1])

Lange hören wir nichts über die Börtfahrt. Dagegen ordnete der Rat für die Nichtbörtleute in jener Zeit gewisse Liegetage an. Im September 1723 wandten sich einige holländische Schmack- und andere Schiffer an den Rat, beklagten sich über die Kaufleute, die sie oft wochenlang mit Löschung und Abnehmung der Waaren warten ließen, wodurch sie, die Schiffer, viel Zeit und Gelegenheit, Geld zu verdienen, verlören, und baten um Regelung dieser Angelegenheit. Darauf erließ der Rat eine Verordnung, die 12 Werktage als normale Liegetage festsetzte.[2])

Diese Einrichtung ist nicht nur an sich interessant, sondern auch im Zusammenhang mit der Bört; bei letzterer wurde über die Nichteinhaltung der Liegetage oft geklagt, hier wurden im freien Verkehr Liegetage eingeführt; im allgemeinen waren feste Liegetage ein Bedürfnis, in Verbindung mit der Bört konnten sie zu Unzuträglichkeiten führen.

Erst Anfang der 40er Jahre beschäftigte die Bört wieder die hamburgische Gesetzgebung und Kaufmannschaft. Am 16. Dezember 1743 erließ der Rat ein Mandat, in dem er den Maklern strenge Beobachtung der Börtordnung zur Pflicht machte.[3]) Am 26. Oktober 1744 aber ließ er den Kommerzdeputierten mitteilen, er habe ungern vernommen, daß einige hiesige Kaufleute sich der alten Börtfahrt auf Amsterdam nicht bedienten, sondern ihre Waaren in Borkumer Schiffe verladen ließen. Das verstoße nicht nur gegen

---

[1]) vgl. Herquet a. a. O. S. 112; Herquet, Miscellen z. Geschichte Ostfrieslands (Norden 1883) S. 256, 262.

[2]) Anhang Nr. IX.

[3]) Blanck III. 1451.

die Börtordnung, sondern schade auch der Stadt und ihren Zolleinnahmen. Darin müsse Wandel geschaffen und der Ehrb. Kaufmann ermahnt werden, sich künftig außer der Rusefracht bei Absendung von Stückgütern nur der Börtschiffe zu bedienen. Auch auf Gründe der Billigkeit, die eine Bevorzugung der hier angesessenen Börtleute empfehle, wurde hingewiesen, wie auch auf die höhere Sicherheit, die diese vor den Borkumern und andern fremden Schiffern darböten. Der Rat verfügte ferner, daß die Makler und Everführer, die bei der Umgehung der Börtordnung mitwirkten, für jedes Stückgut, daß sie außer der Bört in fremde Schiffe verladen ließen, 10 Thaler Strafe zahlen sollten.

Weder die Commerzdeputirten noch der Ehrb. Kaufmann waren aber der Ansicht,[1]) daß mit solcher strengeren Handhabung der Börtordnung man der Stadt und ihrem Handel nützen könne. Es wurde offen anerkannt, daß die veränderten Konjunkturen, die Konkurrenz mit den Nachbarplätzen die Aufrechterhaltung jener Ordnung als eine Maßregel von sehr zweifelhaftem Werte erscheinen ließen. Der größte Teil des hamburgischen Speditions- und Kommissionsgeschäfts befand sich damals in Händen der Altonaer und Harburger; diese hielten sich weder an Börtordnung noch an Börtleute, sondern expedierten ihre Güter mit dem ersten besten bereitliegenden Schiffe. Der Börtmann aber, wenn er, wie jetzt meist geschah, seine volle Ladung innerhalb der Liegetage nicht erhalten hatte, hielt sich auch an die Liegezeit nicht mehr, sondern wartete so lange, bis sein Schiff voll war; die Fahrten der Börtleute kamen dadurch so in Verruf, daß Weisungen aus Amsterdam wie dem innern Deutschland, Speditionsgüter nicht in Börtschiffe zu verladen, keine Seltenheit mehr waren.

Auch der Eigenhandel Hamburgs litt unter diesen Verhältnissen; war kein sicherer Verlaß auf prompte Bedienung durch die Börtfahrt, so war diese wertlos, ja schädlich, und der Handel ging dahin, wo die Schiffsbedienung pünktlich war. Was einst geschaffen war, um Kommissions- und Eigenhandel mit Holland zu heben, diente jetzt zum Ruin dieses Handels.

An eine formelle Aufhebung der Bört scheint man nicht gedacht zu haben. Sollte sie aber aufrecht erhalten bleiben, so mußte auf

---

[1]) Anhang Nr. X.

die strenge Einhaltung der Bestimmungen gesehen werden, die für den Handel zweifellos von Wert waren; namentlich auf die pünktliche Beobachtung der Fahrttermine und Liegetage. Hierfür traten im Namen des Ehrb. Kaufmann die Commerzdeputirten beim Rat ein.

Es ist aber darauf nichts erfolgt. Als aber im Jahre 1747 ein neuer Börtmeister ernannt wurde, erließ der Rat am 20. Februar eine Bekanntmachung, in der die Mißbräuche im Börtwesen verboten wurden.[1]) Leider verfehlten diese allgemeinen Verbote meist ihren Zweck.

Zum ersten Male erfolgte im Jahre 1751 aus eigener Initiative der Börtfahrer ein Schritt zur Verbesserung ihrer Fahrt. Die auf Amsterdam fahrenden Börtschiffer, 9 an der Zahl, teilten am 30. Januar dem Rat ihre Absicht mit, in Zukunft alle 8 Tage nach Amsterdam fahren zu wollen; dafür möge der Rat die Kaufleute veranlassen, ihre Güter auf Amsterdam ausschließlich in Börtschiffe zu laden, und den Everführern verbieten, die fremden Schiffer gegen Geschenke zu bevorzugen. Sie erklärten sich außerdem bereit, für jeden Tag Versäumnis je 25 Mark Strafe an die Schiffergesellschaft zu zahlen.

Man sieht, wie gründlich sich gegen früher die Verhältnisse verändert hatten und zwar nach mehreren Richtungen. Jetzt, 1751, sind es 9 Börtschiffer, d. h. hamburgische. Eine aus der Zeit der Blüte der Börtfahrt, von 1662 stammende Liste zeigt uns, daß damals je 33 Hamburger und Amsterdamer, zusammen 66 Börtleute vorhanden waren. Im Jahre 1698 schreibt der Börtmeister Schomaker, daß die Zahl der in der Bört fahrenden Schiffer jährlich »sich nur höchst auf 36 à 40« erstrecke.

In demselben Jahre 1698 hatte auf Antrag der Schiffergesellschaft der Rat darein gewilligt, daß, wie es schon in Amsterdam üblich war, der Eintritt in die Gilde der Börtfahrer, der sonst von einer vorherigen zweijährigen Fahrt in der Bört abhängig war, mit einer Zahlung von 100 Mark erkauft werden konnte. Auch diese Erleichterung konnte auf die Dauer den Verfall der Bört nicht aufhalten

Und zu diesem zahlenmäßigen, wirtschaftlichen Verfall kommt die Herabsetzung der Ansprüche. Aus der Eingabe der Börtschiffer

[1]) Bland III. 1599 f.

ergiebt sich, wie die Kaufmannschaft von der Börtordnung sich allmählich emanzipiert hat; die Börtschiffer bestehen nicht mehr strikt auf der Börtordnung, sondern bieten für ihre Beobachtung eine Gegenleistung dar.

Der Ehrb. Kaufmann war mit dem Angebot sehr einverstanden, wünschte aber eine Verpflichtung der Börtschiffer, nach der sie nach Ablauf der 8 Liegetage, der Wind mochte gut oder widrig sein, ihre Luken schließen und mit ihrer Ladung gradeswegs nach Amsterdam segeln sollten, ohne unterwegs zu laden oder zu löschen. „Wenn dieses geschehe, so würde von selbsten folgen, daß die Börtleute vor allen andern präferiret werden würden." Von einem Verbot gegen die Everführer wollte Ehrb. Kaufmann nichts wissen.

Die 9 Börtleute verpflichteten sich hierauf ausdrücklich in der gewünschten Weise.[1])

Dies Ereignis ist in der Entwicklung der Börtfahrt recht merkwürdig. Es bedeutete, wie es auch in jener Verpflichtung heißt, eine Wiederherstellung der alten Börtordnung in ihren Hauptpunkten, eine Wiederherstellung, die ausging von der Seite der Interessenten, die die Vermittler des Verkehrs waren, nicht von Seiten des diesen Verkehr nährenden Handelsstandes.

Beide, Schiffer wie Kaufleute bedurften der Bört; erstere weil sie in ihr am besten und sichersten ihr Brot fanden; die Kaufmannschaft Hamburgs aber mußte ein hohes Interesse an einer schnellen, unmittelbaren Güterverbindung mit Holland haben; bei diesem Wunsche braucht man nicht den Hintergedanken der Stapelgerechtigkeit zu suchen. Aber nur für eine Bört, die jene Bedingungen erfüllte, konnte die Kaufmannschaft Interesse haben; für eine andere nicht. So sehen sich denn die Schiffer, gedrängt durch die Konkurrenz der Nichtbörtschiffer, genötigt zu einer Reform der Bört in dem Sinne und nach der Richtung, durch die allein diese Institution Wert und Lebensfähigkeit behalten konnte.

Und dennoch war es schwer, die Bört über Wasser zu halten, selbst in der nun erfolgten Zusammenfassung ihrer Kräfte und der Beschränkung, die sie sich dadurch auferlegt hatte, daß von der strikten Aufrechterhaltung der alten Ordnung offenbar abgegangen

[1]) Im Anhang Nr. XI., vgl. auch Bland IV. 1810.

ist. Die Versicherung, die der Ehrb. Kaufmann den Börtleuten auf ihr Angebot gegeben, war doch etwas voreilig gewesen. Wie allen zunftmäßig organisierten Gewerben, so spielten auch den Börtfahrern die Böhnhasen arg mit. Sie nahmen ihnen in der guten Jahreszeit die besten Ladungen weg und überließen beim Eintritt der unruhigen Witterung den Börtleuten „die gezwungene Fahrt.“ Letztere sahen sich deshalb genötigt, vom Frühjahr 1764 ab mit Einwilligung des Senats, des Ehrb. Kaufmannes und der Commerzdeputirten ihre Fahrten auf 10tägige im Sommer, auf 14tägige im Winter herabzusetzen.[1]) Die Commerzdeputirten citierten damals die Schiffsmakler und warnten sie vor einer Begünstigung der Böhnhasen, gaben aber zu, daß man den Kaufmann nicht zwingen könne, nicht in einen Böhnhasen zu laden. Zwischen Börtleuten und Schiffsmaklern aber wurde im September unter Mitwirkung und Genehmigung der Commerzdeputirten ein Vergleich über die Maklercourtage geschlossen,[2]) nachdem sich über diese allerlei Mißhelligkeiten ergeben hatten.

Wieder vergingen 7 Jahre, ehe die Börtsache berührt wurde. Schon 1613 war in Amsterdam, 1649 in Hamburg bestimmt worden, daß die Börtleute in der Regel halb aus Amsterdamern, halb aus Hamburgern bestehen sollten. Im Jahre 1662 bestand, wie wir oben sahen, dies Verhältnis thatsächlich. Es scheint aber, als ob es sich allmählich zu Ungunsten der Hamburger verschoben hat, namentlich in der Börtfahrt auf Bremen; diese war ja von Hamburg aus nicht gesetzlich geregelt, galt aber, weil mit der Amsterdamer Fahrt eng verbunden und in der Amsterdamer Börtordnung ja auch mit der Hamburger Fahrt vereinigt, als denselben Bestimmungen unterworfen wie die Fahrt auf Amsterdam.

Im Februar 1771 wird von den Commerzdeputirten es als von altershher feststehend bezeichnet, daß „die Beurtschiffe auf Amsterdam und Bremen halb Hamburger und die andere Hälfte Holländer und Bremer“ sein müßten; dies Recht habe man den Hamburgern bisher nie streitig gemacht. Nun aber hätten sich viele Fremde in die hamburgischen Börtgerechtsame eingedrängt; deshalb müßten auch alle sogenannten hamburgischen Schiffe, wenn sie von

[1]) Bland V. 2437.

[2]) Im Anhang Nr. XII.

Amsterdam und Bremen kämen, in Stade ebenso wie fremde Schiffe den Zoll zahlen, obwohl sie formell hiesigen Bürgern gehörten [1]).

Die Commerzdeputirten[2]) waren natürlich im allgemeinen nicht gegen eine Beteiligung Fremder in hamburgischen Schiffen, hielten aber eine solche in privilegierten Fahrzeugen, wie die Börtschiffe waren, nicht für zulässig. Es mangelte auch nicht an Börtschiffern; im Gegenteil: die Börtfahrt von Hamburg aus war überhäuft, sodaß manche Schiffe nur einmal im Jahre die Reihe traf, während sie früher 5—6 Mal fuhren.

Die Untersuchung, die nun angestellt wurde, ergab, daß die Darstellung der Commerzdeputirten etwas übertrieben war; nicht nur ein, sondern zehn hamburgische Schiffer befanden sich in der Bört. Immerhin war die Zahl verhältnismäßig zu gering; die Börtleute hatten Recht über »onse sinkende Beurt« zu klagen, und, um Mißbräuchen vorzubeugen, wurde bestimmt, daß jeder neu aufzunehmende Börtmann nachzuweisen habe, entweder daß das Börtschiff sein eigen sei, oder daß sämtliche Rheder hiesige Bürger seien.

Der Senat erkannte übrigens das Bedürfnis einer Aenderung der Börtordnung an, hielt aber einen solchen Schritt, der Verhandlungen mit Amsterdam oder den Generalstaaten erfordert hätte, für bedenklich. Gegen eine „mit eclat" zu geschehende Aenderung waren auch die Commerzdeputirten; sie machten aber noch den recht bemerkenswerten Vorschlag, daß, entsprechend der in Amsterdam gemachten Vorschrift die Hamburger Börtschiffe auf Hamburger Gebiet gebaut sein müßten; das werde der Bört wie dem Schiffbau zu gute kommen.[3])

Ging man darauf auch nicht ein, so empfahlen doch die Commerzdeputirten diesmal dem Ehrb. Kaufmann dringend die Beobachtung der Börtordnung, und zur Verschärfung der Kontrolle ordnete ein Senatsbeschluß vom 27. März 1772 an, daß die Zolljacht kein nach Holland und Bremen bestimmtes Schiff passieren lassen dürfe, das nicht mit einem Passierzettel des Börtmeisters versehen sei.

[1]) vgl. im Anhang No. XIII.

[2]) vgl. ihre Schrift vom 1. Mai 1771 im Anhang Nr. XIV.

[3]) Ueber den hamb. Schiffbau werde ich ausführlich an anderer Stelle berichten.

Mancherlei Vorgänge der nächsten Jahre zeigen uns doch, daß die Börtordnung wenig eingehalten wurde; es liefen Klagen über Befrachtung fremder Schiffe mit Börtgütern und infolgedessen Beschwerden über die Schiffsmakler ein. Andererseits war aber auch der Ehrb. Kaufmann noch immer nicht gewillt, sich von den ihm durch die Börtordnung gestatteten Ausnahmen abdrängen zu lassen; im März 1775 beschlossen die Commerzdeputirten, darauf Acht zu geben, daß dem Ehrb. Kaufmann »die bishero exercirte Gewohnheit, wenn nämlich sich 1 oder 2 Kaufleute fänden, die ein Schiff ausser der Bört befrachten wollten, nicht genommen und die Freiheit der Handlung solchergestalt möglichst souteniret würde.«

Dieser Beschluß steht in Verbindung mit einem Antrag, den am 31. März die Commerzdeputirten an den Senat stellten und der den Grundsätzen der Börtfahrt sehr entschieden zu Leibe ging. Der Antrag ging dahin, „daß man entweder dem Kaufmann eine garnicht bornierte Freiheit, in der Ruse (d. h. in Gesamtfracht) befrachten zu dürfen, zustehen oder daß man der Börtordnung folgen möchte und nach Maßgabe derselben jemandem, der mindestens 10 Last Gut zu versenden hätte, die für Rusefracht erforderliche Freiheit erteilte, auch erlaubte, daß zu ihm noch ein Zweiter, der ebenfalls über 10 Last zu versenden habe, treten durfte."

Dieser wichtigste Vorschlag bedeutete eine Rückkehr zu der liberaleren Ordnung von 1613 Art. 7, eine Abwendung von dem allgemeinen Verbot der Rusefrachten von 1650, welches Verbot ja unaufhörlich übertreten worden und die Quelle für die fortwährenden Beschwerden seit langer Zeit gewesen war. Der Gefahr, daß Mißbräuche sich einschleichen würden, wollten die Commerzdeputirten durch vorgeschriebene, von dem Schiffer und Makler auszustellende Scheine begegnen.

Die übrigen Vorschläge bezweckten die Feststellung einer Gebührentaxe für den Börtmeister, ferner daß jeder neue Börtmann durch ein Attest nachweisen mußte, daß das Schiff sein eigen oder sämtliche Rheder hiesige Bürger seien; dann daß die Börtleute nicht nur hiesige Bürger, sondern auch hier wohnhaft sein müßten; endlich den Bau der Börtschiffe auf hamburgischem Gebiet.

Mit dem Hauptvorschlag, die Rusefrachten betreffend, ebenso mit der Taxe und den Attesten erklärte sich der Senat einverstanden;

dem Kaufmann eine unbeschränkte Freiheit, in der Ruse zu befrachten, einzuräumen, konnte er sich nicht entschließen. Er war weiter der Ansicht, „die Klugheit erfordere es, nicht genau darauf zu halten, daß sämtliche Rheder in den Börtschiffen hiesige Bürger sein müßten;" ebenso wurde abgelehnt der Wohnungszwang für die Schiffer und der den Bau der Schiffe betreffende Wunsch, der „eine Einschränkung der Freiheit des Kaufmanns mit sich führte."

Am 3. Februar 1777 wurde dann mit dem neuen Schragen des Börtmeisters vom Senat die Bestimmung über die Rusefrachten, die dem Vorschlag der Commerzdeputirten in seiner zweiten Alternative entsprach, festgesetzt. Eine neue Börtordnung hielt der Senat für überflüssig und bedenklich; letzteres wohl wegen des vertragsmäßigen Charakters der bestehenden Börtordnung.

Es scheint nicht, als ob die Neuerung von 1777 von irgendwelchem erheblichen Einfluß auf die Börtfahrt gewesen sei. Trotz der Verpflichtung des Börtmeisters, jede Uebertretung der Ordnung sogleich anzuzeigen, scheint sie doch vielfach und gewohnheitsmäßig verletzt worden zu sein Der in den letzten beiden Dezennien des Jahrhunderts, besonders dem letzten, mächtig sich entwickelnde Warenhandel Hamburgs, an dem der Verkehr mit Holland nicht am wenigsten beteiligt war, fügte sich schwer, konnte sich schwer fügen in den engen Rahmen einer veralteten, primitiven Institution, wie es die Börtfahrt war; sie war überdies eine Einrichtung von zunftmäßigem Charakter; und am allerwenigsten der Handel konnte, wollte er nicht verkümmern, von zunftmäßigen Schranken sich umschließen lassen.

Die Kriegszeiten thaten ein übriges. Wir sahen schon, daß bei kriegerischer, die Nordsee unsicher machenden Verwicklung die Fahrt der Böhnhasen auch in diesem Verkehr zuzunehmen pflegte. Nach Holland wurde nun wieder die Straße über die Watten gewählt, die den Börtschiffen im Allgemeinen verboten und für die letztere auch wenig geeignet waren. Es kümmerte sich also in den Jahren 1779—83 niemand in Hamburg um die Börtordnung: und als im Herbst 1783 der Börtmeister beim Bürgermeister Schulte auf die Wiederherstellung der Bört antrug, erklärte der Commerzdeputirte Klefeker dem letzteren unumwunden, daß »diese Einrichtung dem hiesigen Commercio mehr schädlich als vorteilhaft sey«, eine Ansicht die der Bürgermeister vollkommen

teilte; nur die Rücksicht auf den Vertrag, den die Börtordnung nun einmal darstelle, müsse vor einer willkürlichen Aufhebung abhalten; man thäte aber wohl, „wenn man durch die Finger sähe" und nicht mehr die Beobachtung der ohnehin nicht in allen Punkten eingehaltenen Ordnung urgiere.

Diese Auffassung billigten die Commerzdeputirten; sie hielten es auch, als im Februar 1784 der Senat den Schiffsmaklern die Börtordnung abermals einschärfte, nicht für nötig, dagegen Einspruch zu erheben, weil die Börtfahrt vermutlich »doch in sich selbst nicht würde bestehen können, da die Amsterdamer Börtleute es gewiss auf ihrer Seite würden daran ermangeln lassen, denen ihnen zufolge der Börtordnung und sonstigen Conventionen obliegenden sämmtlichen Pflichten genau nachzukommen, und, wenn selbige also auf ihrer Seite ihre Verbindlichkeiten nicht erfülleten, der Kaufmann auch nicht zu den Verpflichtungen, die man ihm aufzubürden sich bemühete, angehalten werden könnte.«

In wieweit die hier ausgesprochene Erwartung eintraf, ist im einzelnen nicht erkennbar. Das Dasein der Börtfahrt war jedenfalls nur noch ein vegetierendes. Ueber ihre Lage unterrichtet uns eine Supplik, die 22 zwischen Hamburg und Amsterdam fahrende Börtschiffer im April 1802 an den Patron, Bürgermeister Poppe, richteten; alle Uebertretungen der Ordnung wurden geschildert, ihr Nutzen für den Handel, die Sicherheit des Transports dargelegt, nicht weniger als die geringe Garantie, die oft fremde, nicht zur Bört gehörende Schiffe den Verladern böten; wie »der Schiffer samt Schiff und Ladung in alle Welt gehet und den Kaufmann schändlicher Weise um das Seinige bringet, wie dann dergleichen traurige und höchst strafbare Beispiel bey sogenannten Böhnhasen gleichfalls mehrmalen vorgefallen;« lasse man von der Bört ab, so werde der Speditionshandel zwischen Holland und der Elbe zum Teil nach Altona gehen. Der Einwand, die Bört beschränke die Freiheit der Handlung, sei nicht stichhaltig; der Kaufmann habe die Freiheit, entweder für sich allein oder auch selbstzweit mit jedem Schiffer, er sei Börtschiffer oder nicht, eine Rusefracht nach Amsterdam abzumachen; in Versendung einzelner Stückgüter werde er bei den Börtschiffern allemal wesentlichen Vorteil finden. Es sei Unrecht, daß die Makler die vom Senat

erlassene Börtordnung an der Börse verschrieen; die »Gewissenlosigkeit verschiedener, vorzüglich kleinerer Schiffsmakler gegen den göttlichen und menschlichen Befehl: Du sollst der Obrigkeit unterthan seyn«, ginge so weit, daß sie den Böhnhasen auch deshalb mehr Fracht gönnten, weil diese ihnen mehr Courtage gaben als die Börtschiffer.

Die Commerzdeputirten, an die sich die Schiffer auch wandten, hatten ebensowenig wie der Senat die Neigung, die Bört aufzugeben. Die Vertreter der Kaufmannschaft befürworteten namentlich deshalb energische Maßregeln zur Erhaltung der Börtfahrt, da von Amsterdam aus schon gedroht wurde, daß bei fernerer Nichteinhaltung der vertragsmäßigen Bört man kein hamburgisches Schiff dort weiterhin in der Reihe zulassen werde. In Amsterdam war bereits bei den »Commissarissen over de Buijtenlandsvaarders« wie auch dem »Committie van Koophandel en Zeevaart« Klage ergangen, daß die Amsterdamer Börtschiffer in Hamburg von der Bört keinen Genuß mehr hätten und von andern Schiffern verdrängt würden, sodaß sie zurück mit Ballast oder Fracht suchend nach der Ostsee fahren müßten. Die Commerzdeputirten fürchteten schon, daß es zuletzt den hamburgischen Schiffern in dieser Fahrt ergehen werde wie vormals bei der oberelbischen Fahrt, die ihnen ganz aus den Händen entrissen war; eine solche einseitige Verdrängung der hamburgischen Schiffer aus der holländischen Fahrt konnte, ganz von der Bört abgesehen, dem hamburgischen Interesse nicht entsprechen.

Schon seit längerer Zeit war offenbar den maßgebenden Faktoren in Hamburg die Bört nicht mehr Selbstzweck, sondern nur ein Mittel zur Erhaltung der Schiffer in ihrer Fahrt nach Holland. Damit erklärt sich wohl auch, daß so oft in dem vertragsartigen Charakter und Ursprung der Bört ein Hindernis gefunden wurde, Aenderungen mit ihr vorzunehmen; wenn man sich in Hamburg mit Amsterdam in Verhandlungen über die Börtfahrt einzutreten scheuete, so liegt dem sicher nicht eine in diesem Falle auch ganz unangebrachte Vertragstreue zu Grunde, sondern man fürchtete, daß die Folge solcher Verhandlungen nur eine Verschlechterung der Lage der hamburgischen Schiffer sein würde.

Zum Schutz der Börtordnung schritt übrigens, dem Antrage der Commerzdeputirten nachkommend, der Senat gegen die Schiffs-

makler ein; drei derselben wurden zur Aburteilung vor die Praetur verwiesen.

Das Aufhören der Börtfahrt während der Blockade durch die Engländer gab Veranlassung, daß sehr häufig fremden, nicht in der Bört befindlichen Schiffern der Auftrag wurde, Güter von Amsterdam, Bremen und Emden nach Tönning und vice versa zu schaffen. Als im Herbst 1805 die Börtfahrt wieder beginnen sollte, blieben verschiedene Ewerführer in dieser Fahrt mit Stückgütern; das hatte sogleich eine Klage des Börtmeisters zur Folge. Die Commerzdeputirten betonten nun, daß, obwohl sie für die Erhaltung der Bört seien, es doch der Handlung zum Nachteil gereichen würde, wenn zu Gunsten des Börtmeisters die in Kriegszeiten unentbehrliche Wattenfahrt gestört werde. Die Börtfahrt kam aber überhaupt jetzt nicht mehr ordentlich in Gang; und der um seine Gebühren besorgte Börtmeister wurde in dieser Beziehung zufriedengestellt.

Es folgte der Krieg und die französische Zeit, die, wie zahlreichen andern Verbindungen, so auch der Amsterdamer Börtfahrt ein Ende bereitete. —

Dann aber regte im November 1815 der Börtmeister Mau die Erneuerung der Bört an; nur von diesem, in seiner materiellen Existenz von der Bört unmittelbar abhängigen Manne ging die Anregung aus. Der Senat stellte im April 1816 die Wiederherstellung der Bört auf Grundlage der Beschlüsse von 1777 dem Ermessen der Commerzdeputirten anheim.

Letztere widmeten der Angelegenheit eine eingehende Untersuchung, um die sich vornehmlich der Deputierte Reetmann[1]) verdient machte. Vier Punkte standen im Vordergrunde der Erörterung: Die Frachttaxe, die Regelmäßigkeit und Termine der Fahrten, die Zahl der hamburgischen Börtschiffer, die Qualität der Schiffe.

Eine Frachttaxe war, wie wir sahen, schon zu Beginn der Bört und später 1660 festgesetzt; doch konnte die von 1660 als gar zu niedrig schon lange nicht mehr als Richtschnur dienen; trotz des entgegenstehenden Verbots kümmerte man sich nicht mehr um sie. Der Kaufmann war also einer willkürlichen, mit Zuziehung

[1]) Ein Aufsatz desselben vom Juni 1816 ist in obiger Darstellung benutzt.

seines Maklers zu bestimmenden Fracht ausgesetzt; sie wurde ihm vorgeschrieben von einem Schiffer, bei dem er infolge des Börtzwanges laden mußte, jedenfalls sollte, ohne daß ihm dagegen ein anderer Vorteil wurde als die Gewißheit, daß das Schiff, ganz oder teilweise beladen, in etwa 14 Tagen abfahren würde. Die alte Börtordnung hatte hingegen dem Kaufmann den Abgang seiner Güter binnen 8, später 10 Tagen gegen äußerst niedrige Fracht gesichert.

Die Holländer ihrerseits hatten sich nicht gescheut, am 7. Mai 1816 für die Fahrt nach Hamburg eine neue Frachttaxe aufzurichten, die unverhältnißmäßig hoch war.

Für einige Artikel zeigt dies folgende Zusammenstellung.

Es betrug die Frachttaxe pro Last

	im J. 1660	im J. 1816
Hafer	5 ß	24 ß
Gerste	6 „	27 „
Roggen	7 „	30 „
Weizen	8 „	33 „

Die neue Taxe war war 40—45 ß per Last Stückgüter berechnet, während man außerhalb der Bört für 15—20 ß verladen konnte. Diese hohe Taxe mußte für die hamburgische Kaufmannschaft um so drückender sein, als die Güterbewegung von Amsterdam nach Hamburg sehr viel stärker war als umgekehrt; konnten die Schiffe in der Richtung Amsterdam-Hamburg innerhalb der bestimmten Zeit auf volle Ladung rechnen, so durften die Schiffe in umgekehrter Richtung in demselben Zeitraum nur ²/₃ oder ³/₄ ihrer Ladung erwarten.

Keetmann meinte somit ganz mit Recht, eine Aufhebung der Bört werde jene hohe Taxe am ehesten vernichten. Sie diente einseitig dem Vorteil des Handels und konnte auch für die holländischen Kaufleute ziemlich gleichgültig sein, da man in Holland bereits früher eine große Menge von Gütern dem Börtzwange entzogen hatte, Ausnahmen, die man in Hamburg nicht kannte; daß diese Güter namentlich holländische Produkte, Fabrikate und Handelsartikel — Heringe, Getreide, Genever, Tabak, Pfeifen, Käse, irdene Waaren — waren, ist bezeichnend für das Bestreben der Holländer, die Börtordnung nur soweit gelten zu lassen, als es ihnen vorteilhaft war.

Die Commerzdeputirten sprachen sich deshalb für eine Herabsetzung der Frachttaxe auf ein erträgliches Maß aus, ebenso aber auch für eine Wiedereinführung der alten Bestimmung, daß die Schiffe in 8—10 Tagen abgehen müßten, während sie jetzt mißbräuchlich oft erst in 14—16 Tagen absegelten.

Dazu bedurfte es allerdings der Einstellung einer genügenden Anzahl von Börtschiffern. Im Jahre 1815 waren von Februar bis November nur 18 Börtschiffe nach Amsterdam abgefertigt, also etwa nur alle 16 Tage eines; darunter waren 6 reguläre holländische Börtfahrer, die die Reise je zweimal machten, 6 waren fremde, in die Börtfahrt eingestellte Schiffe; ein hamburgisches Schiff war nicht gefahren. Im Juli 1816 waren 16 Amsterdamer und 2 hamburgische Schiffer wirklich in der Fahrt. Die Verdrängung der hamburgischen Schiffe durfte nach der Ansicht der Commerzdeputirten nicht geduldet werden. Daß überhaupt so wenig Börtschiffe vorhanden waren, daran hatten, wie Keetmann meinte, sowohl die damit verbundenen Kosten Schuld als vornehmlich das Bewußtsein, daß der Kaufmann seines Vorteils wegen diesen wie jeden lästigen Zwang im Handel zu umgehen immer Mittel suchen und finden werde.

So lange nicht, schlossen die Commerzdeputirten, die Vorteile der alten Ordnung: Beförderung der Güter in der vorgeschriebenen Zeit gegen niedrigen Frachtlohn — zu erlangen seien, fehle es an jedem Grunde, den Kaufmann in der Auswahl der Schiffe, noch dazu zum Vorteil fremder Schiffer, zu beschränken.

Das einzige wirklich Gute, das der Börtinstitution noch anhaftete und deshalb nach ihrer etwaigen Aufhebung erhalten zu werden verdiente, war eine Aufsicht über die Qualität der Schiffe, wie sie bisher der Börtmeister über die regulären Börtschiffe geübt hatte. Im Gegensatz zu Bremen, wo Beschwerden über die mangelnde Seetüchtigkeit der Börtschiffe sehr oft laut wurden, hören wir in Hamburg solche Klagen in der Hauptperiode der Bört sehr selten. Im Jahre 1700 wurde dem Gildeknecht einmal von den Commerzdeputirten eine Beschwerde dieser Art vorgehalten, ohne daß es genau ersichtlich, ob sie sich auf Börtschiffe bezieht oder nur auf gewöhnliche Schmacken.

Erst jetzt, nach der französischen Zeit — und die lange, durch sie diktierte Ruhepause wird daran mitschuldig gewesen sein —

heißt es, die Börtschiffe seien zum Teil sehr verfallen; die Ersatzschiffe aber seien so alt und schlecht, daß ihre meist unvermögenden Besitzer, wie Keetmann schreibt: „die erste beste Gelegenheit suchen, auf Kosten ihrer Ladung eine bedeutende Verzimmerung vorzunehmen."

Selbst in Holland, wo man doch die Börteinrichtung möglichst dem dortigen Interesse anzupassen verstanden hatte, fand der Entschluß, die Bört auf London, Rouen, Hamburg und Bremen wiederherzustellen, mancherlei Widerspruch, vorzüglich von seiten der Kaufleute und Mäkler in Amsterdam. Doch beschloß am 27. November 1816 der Gouverneur von Nordholland die Wiederherstellung. Zugleich mit dieser Nachricht erhielt man auf privatem Wege in Hamburg die Kunde, daß, wenn Hamburg die Bört nicht wieder einrichten werde, die holländischen Börtleute keinen hamburgischen Schiffer in derselben zulassen würden.

Die Zeiten, wo diese Drohung in Hamburg schrecken und einschüchtern konnte, waren nun doch vorüber. Anfang 1817 waren 3 hamburgische ordentliche Börtschiffer eingeschrieben, deren Fahrzeuge 40 bezw. 32 und 28 Roggenlasten trugen; 7 ordentliche Börtschiffer fuhren unter holländischer Flagge mit Schiffen von 40—45 Lasten. Fremde Schiffer mußten außerdem diese geringe Zahl ergänzen. Der Nachteil, den der Ausschluß jener wenigen hamburgischen Schiffe aus der Bört etwa mit sich brachte, war gering im Verhältnis zum Ganzen.

Auch die im Fall der Aufhebung der hamburgischen Bört vorauszusehende Anlegung einer Bört auf Altona fiel nicht schwer ins Gewicht; die Speditionen von Leinwand und Garn hatten sich auch ohnedies schon meist nach Altona gewandt; es war zu bezweifeln, daß bei diesen Artikeln allein die holländischen Börtleute ihre Rechnung finden würden.

Die vollkommene Freiheit in der Verschiffung der Güter, die Unabhängigkeit von Frachttaxen, von Chicanen und Mißbräuchen privilegierter Schiffer hätte für die hamburgischen Kaufleute auch größere Nachteile, als sie wirklich zu befürchten waren, aufgewogen.

Merkwürdig genug ist es, daß sich in diesem hippokratischen Stadium der Entwicklung der Bört eine Episode ähnlich wiederholt, wie sie über 100 Jahre früher sich abgespielt hatte. Am 29. Dezember 1817 richteten Bürgermeister und Rat der Stadt

Zaandam an den hamburgischen Senat ein Schreiben und beantragten, unter gleichzeitiger Einsendung einer Börtordnung, zur Belebung des wechselseitigen Handels die Errichtung einer Börtfahrt zwischen beiden Städten.

Zaandam war eine Stadt mit reger Industrie; an der Zaan befanden sich zahlreiche Fabriken, deren Erzeugnisse nach Hamburg verschifft wurden, namentlich Papier-, Oel-, Holz- und Färbe-Mühlen. Eine direkte Schiffahrtsverbindung mit Hamburg konnte dem Absatz dieser Waaren, die bisher meist über Amsterdam verschifft waren, nur zu gute kommen. Notwendig für die Bört war aber, und darauf wiesen die Commerzdeputirten sogleich hin, eine nicht zu hohe Frachttaxe. Andernfalls war zu erwarten, daß jene Produkte über Amsterdam gehen würden, wo die meisten derselben vom Börtzwang befreit waren. Unter der Voraussetzung einer billigen Frachttaxe sprachen sich deshalb die Commerzdeputirten für die Einrichtung einer Börtfahrt von Zaandam nach Hamburg aus; eine Börtfahrt in umgekehrter Richtung hielten sie für überflüssig; Getreide und Saat werde fast immer in ganzen Ladungen nach dort verschickt, bei denen die Wahl des Schiffes dem Versender nicht entzogen werden konnte; und Stückgüter nach Zaandam gab es wenig.

Das ist alles, was wir von diesem Projekt wissen.

Inzwischen ging die Bört auf Amsterdam mit schnellen Schritten ihrer formellen Auflösung entgegen. Zwischen dem Senat und der niederländischen Regierung wurden anläßlich der erwähnten von Amsterdam aus eingerichteten hohen Frachttaxe diplomatische Verhandlungen angeknüpft; sie hatten zur Folge, daß die Amsterdamer Handelskammer sich bereit erklärte, jenen Tarif um ein Fünftel herabzusetzen. Gegen den von den Commerzdeputirten aufgestellten Entwurf hatte die Handelskammer prinzipiell nichts einzuwenden, indem sie meinte, daß jeder der beiden Städte die Feststellung des Tarifs für die von ihr ausgehende Fahrt zustehe. Im übrigen stellte man sich in Amsterdam auf den Standpunkt, daß im Interesse der Bört den Kaufleuten verboten sein müsse, außerhalb der Bört Waaren zu laden, wenn sie nicht mit einem Schiffe mindestens 15 Last allein versendeten. Häring, Fische, Oel, Thran rc. seien von der Bört auszuschließen.

Die Commerzdeputirten erklärten dagegen die von Amsterdam angebotene Herabsetzung der dortigen Frachttaxe um 1/5 für zu gering und verlangten eine Herabsetzung um mindestens 1/4, hatten auch nichts gegen eine Erhöhung der hamburgischen Taxe, die man in Amsterdam als zu niedrig bemängelt hatte, hielten aber die Ansicht von der einseitigen Feststellung der Taxen als für im Widerspruch stehend mit dem vertragsmäßigen Grundcharakter der Bört und wollten endlich auch für die Fahrt nach Amsterdam eine Anzahl von Artikeln dem Börtzwang entzogen wissen; nämlich 1. solche, die die Börtfracht nicht tragen konnten (Steine, Holz, Hanf zc.), 2. solche, die ihres Geruchs oder der Leckage wegen nicht mit andern Gütern zusammen verpackt werden durften (Oel, Thran, Pech, Syrup zc.), 3 solche, auf deren schnelle Beförderung es besonders ankomme (Fische, Früchte zc.). Auch wollten die Commerzdeputirten nicht dem mindestens 15 Last, sondern dem 5 Last in ein Schiff ladenden Kaufmann die Freiheit von der Bört vorbehalten.

Darauf gingen die Holländer nicht ein. Ob jene hamburgischen Vorschläge auf das Vorgehen der niederländischen Regierung eingewirkt haben, ist nicht ersichtlich. Letztere hob nämlich am 28. Juli 1819 die Börtordnung und Börtfahrt nicht nur auf Hamburg, sondern auch auf alle anderen auswärtigen Seeplätze auf.

Da eine einseitige Börtfahrt von Hamburg aus zweck- und wertlos war, hörte damit auch diese auf. Die Commerzdeputirten sahen diesem Ereignis ohne Kummer zu. Daß es den Amsterdamern schon lange mehr auf hohen Frachtlohn und ein Privileg für ihre Schiffe ankam als auf Begünstigung der Handlung, war unzweifelhaft; man faßte daher jene Aufhebung insofern als einen glücklichen Vorgang auf, als man in Hamburg zu den Verhandlungen über die Frachttaxe zc. kein rechtes Vertrauen gehabt hatte. Die Commerzdeputirten baten den Senat, doch ja nicht etwa durch neue Verhandlungen die Wiederherstellung der Bört anzustreben.

Ein Gutes rettete die Commerz-Deputation aus dem Zusammenbruch der Börtfahrt: die Untersuchung der Schiffe und die Anstellung von Schiffsbesichtigern; diese sind also gewissermaßen die Nachfolger des Beamten, der früher den Namen Gildeknecht oder Börtmeister getragen hatte.

So verschwand sang- und klanglos ein Institut, das über 200 Jahre bestanden hatte. Im Mai 1818 waren noch 4 hamburgische Schiffer in der Bört, sie fanden sich still in das Unabänderliche. Der letzte Börtmeister, Claus Mau, starb fast gleichzeitig mit dem Untergang seines Amtes; im April 1820 wurde durch Börsenanschlag das Aufhören der Bört bekannt gemacht.

Die Hamburg-Amsterdamer Bört ist nicht eine der unwichtigsten Einrichtungen gewesen, die dem Handel in Hamburg dienten. Handel und Schifffahrt haben sie als eine zeitgemäße Einrichtung ins Leben gerufen; und als sie nicht mehr zeitgemäß, als sie überlebt war, haben dieselben Handel und Schifffahrt sie wieder zerstört. Ihre alte Form wurde schließlich nur benutzt, um die Schiffer hinüberzuführen zu dem freien Wettbewerb, bei dem der Handel stets am besten gedeiht und gedeihen wird.

Die Vorteile der Aufhebung der Bört schilderten am 4. Oktober 1819 die Commerzdeputirten dem Senat: „Völlige Freiheit des Kaufmanns bei der Verladung, größere Konkurrenz der Schiffer und daher niedrigere Frachten, Aufhören der aus dem Privilegio bisher entstandenen Gebühren".

Und die neue Zeit wartete nicht lange, die alte abzulösen. Wenige Jahre später trat an die Stelle der eingegangenen Börtfahrt ein neues, modernes Verkehrsmittel, die Dampfschifffahrt; sie stützte sich nicht mehr auf Verträge und Privilegien einer Schiffergilde, sondern auf den Unternehmungsgeist einer Rhedereigesellschaft.[1])

[1]) Das holländische Dampfschiff »Onderneming« von Amsterdam kam nach 45stündiger Fahrt zuerst am 26. Juli 1825 in Hamburg an; es diente zunächst nur der Passagierbeförderung, seit 1826 auch dem Transport von Contanten und Kaufmannsgütern.

II.

Die Börtfahrt zwischen Bremen und Holland.

Die Bört von Bremen nach Amsterdam hat zwar sehr viel Aehnlichkeit mit der Hamburg-Amsterdamer, und wir können uns deshalb hier weit kürzer fassen; aber beide Börten unterscheiden sich doch in manchen Punkten recht wesentlich. Zunächst und hauptsächlich hinsichtlich des Ursprungs. Beruhte in Hamburg die Bört auf einem zwischen dieser Stadt und Amsterdam geschlossenen Vertrage, so entsprang in Bremen die Börtinstitution den allgemeinen Bestimmungen, die man hier zum Schutz der Bremer Schiffer getroffen hatte. Dieser Unterschied im Ursprung macht sich natürlich in der verschiedenen Entwicklung der Bört in beiden Städten bemerkbar.

Wie in Hamburg speziell für die Westfahrt[1]), so hat man in Bremen im Allgemeinen den einheimischen Schiffern einen Vorzug in der Befrachtung vor den Fremden eingeräumt. Im Jahre 1587 ordnete ein Proklam des Bremer Rats[2]) an, daß kein fremder oder ausländischer Schiffer, der mit leerem Schiffe oder in Ballast nach Bremen komme, sein Schiff beladen lassen dürfe, bevor alle Schiffe der Bürger beladen seien; komme aber ein fremder Schiffer mit Ladung hierher, so dürfe er auf die Stadt, in der er zu Hause sei, gleich wieder Ladung einnehmen, nach anderen Orten aber nicht, es sei denn, daß alle bremischen Schiffe beladen seien.

Die fremden Schiffer umgingen nun aber dies Verbot vielfach, indem sie es zwar vermieden, mit leeren Schiffen oder in Ballast anzukommen, dagegen aber ganz geringe Ladungen anbrachten;

---

[1]) Langenbeck, Anmerkungen ü. d. hamb. Schiff- u. See-Recht. 2. Aufl. S. 141. Ueber Bestrebungen in Hamburg, auch für andere Fahrten als die Westfahrt Bevorzugung der hamburgischen Schiffer festzusetzen, werde ich an anderer Stelle berichten; mit der holländischen Börtfahrt stehen sie in keinem Zusammenhang.

[2]) Anhang Nr. XVI.

auch fuhren sie oft nur angeblich nach ihren Heimatshäfen, in Wirklichkeit aber nach ganz anderen Orten. Durch eine Verordnung vom 24. August 1592[1]) erneuerte und erweiterte deshalb der Rat jene Bestimmungen und unterstellte die Schlichtung der etwa entstehenden Streitfragen dem Urteil von 4 Personen.

In diesen Mandaten findet sich eine spezielle Fahrt, für die sie gelten sollen, nicht erwähnt; sie sind ganz allgemein gehalten und scheinen deshalb auf die holländischen ebenso wie auf die sonstigen fremden Schiffer zu zielen.

Erst über 50 Jahre später, im Jahre 1647 fand sich der Rat zu weiteren Schritten veranlaßt. In einer Verordnung vom 2. April[2]) wurde nicht nur die Ordnung von 1592 erneuert, sondern einige sehr wichtige Punkte hinzugefügt. Zuvörderst sollten die mit der Aufsicht über diese Dinge betrauten Männer Obacht darauf geben, daß die bremischen Schiffer gute, seetüchtige Fahrzeuge hätten. Es wurde sodann festgesetzt, daß zur Beförderung des Verkehrs auf Holland die Bremer auf Amsterdam fahrenden Schiffer wöchentlich 1, 2, 3 oder mehr Schiffe, je nach Bedürfnis, nach Amsterdam expedieren sollten; an Stelle der Abgefahrenen hätten sich sogleich wieder Andere in Ladung zu legen. Erst wenn alle hiesigen Schiffe befrachtet wären, aber noch mehr Güter der Verschiffung harrten, sollte einem fremden Schiffer freistehen, eine Fracht anzunehmen und wegzuführen, wohin der Kaufmann es begehre; kämen aber dann hiesige Schiffer zurück, sollten diese wieder den fremden vorgezogen werden.

Diese Ordnung ist recht merkwürdig. Sie begründete eine einseitige Reihefahrt auf Holland, eine Reihefahrt, die nur für die Bremer Schiffer galt; fremde Schiffer, d. h. in diesem Falle holländische, sollten nur subsidiär an ihr teilnehmen. Durch diese Einrichtung wurde die bisher allgemein bestehende Bevorzugung der Bremer Schiffer vor den fremden für eine einzelne, sehr wichtige Fahrt weiter ausgebildet, verstärkt und schärfer ausgedrückt; denn außerhalb der Bört durften die fremden Schiffer ja nur nach Maßgabe der Ordnung von 1592 Ladung einnehmen.

Der einseitige Charakter dieser Bört bewirkte es, daß man in Amsterdam sie als eine gegen die Holländer gerichtete Maßregel

[1]) Anhang Nr. XVII.
[2]) Anhang Nr. XVIII.

empfand und ansah. Im Sommer 1649 beklagten sich die Amsterdamer auf Bremen fahrenden Schiffer beim Bremer Rat, daß sie von der Weserfahrt verdrängt und in schweren Nachteil gegenüber den Bremern gesetzt würden; sie meinten, letztere verkehrten in Amsterdam unter weit besseren Bedingungen als sie, die Amsterdamer, in Bremen. Mit Recht konnten hiergegen die Bremer darauf hinweisen, daß die Bört, wie sie eingerichtet sei, die Amsterdamer Schiffer nicht beträfe, daß diese außer der Bört laden könnten wie sie wollten, wenn sie sich nur an die Ordnung von 1592 hielten; auch in Amsterdam erlaube man einem bremischen Schiffer nicht, sich von dort nach Hamburg oder andern Plätzen als Bremen beladen zu lassen. Andererseits warfen die Bremer Schiffer den Amsterdamer und andern fremden Schiffern vor, daß diese in Bremen oft mehr Güter annähmen, als sie führen könnten, und diese dann an andere fremde Schiffer gegen weit geringere Fracht, als sie selbst erhielten, überließen, lediglich um den Bremern das Brot zu entziehen.

Indem der Bremer Rat dies am 8. September 1649 nach Amsterdam schrieb, forderte er den dortigen Rat auf, er möge seinen Schiffern zureden, nicht mehr zu begehren, »als die christliche Liebe in Beforderung eines Jedwedern Nahrung zulässet und Unsern Schiffern zu Ambsterdamb gestattet ist.«

Auch die Stadt Enckhusen beklagte sich im August 1652 über die Behandlung ihrer Schiffer in Bremen, erhielt aber vom Bremer Rat die Antwort (22. Januar 1653), daß ebensowenig wie den Enckhusern verwehrt werde in Bremen Ladung einzunehmen, man ihnen gestatten könne, zum Schein auf Enckhusen, thatsächlich aber auf andere Plätze zu laden.

Nicht diese von Außen her anpochenden Beschwerden führten zu einer Reform der Bört; wohl aber erwies sich den Bremern selbst aus mehreren Gründen die bisherige Einrichtung als verbesserungsbedürftig. Die Kaufleute klagten über die schlechte Beschaffenheit der in der Bört fahrenden Schiffe; sie verlangten ferner, ihre Stückgüter auch in andere als die in der Bört liegenden Schiffe laden zu dürfen, d. h. Rufefrachten einzurichten.

Mit den bisherigen Bestimmungen stand dies Verlangen nicht im Widerspruch; daß es überhaupt geäußert wurde, läßt vielleicht vermuten, daß die Bremer Schiffer ihren bremischen Befrachtern

gegenüber Ansprüche erhoben, die die Herstellung eines Börtzwangs bezweckten. Es enthält somit auch das Ratsdekret vom 27. Februar 1650[1]) keinen Widerspruch, wenn es einerseits die Ordnungen von 1592 und 1647 bestätigte, andererseits verfügte, daß der Kaufmann mit »guten, auch ausserhalb der Ladung liegenden, mit Rusefrachten beladenen Schiffen« zu versehen sei.

Das konnte aber nicht genügen; denn grade in dieser Frage lag der Keim zu Zwistigkeiten verborgen. Die Kaufleute wollten von einem Börtzwang, der den freien Verkehr schädige, nichts wissen und legten in mehreren Suppliken an den Rat ihre Ansicht dar. Andererseits kamen auch die Börtschiffer zu der Ueberzeugung, daß so, wie die Bört bisher begründet war, sie ihnen mehr schadete als nützte.[2])

Der Rat hob deshalb am 29. Januar 1653 die Ordnung von 1647 wieder auf[3]) und beließ es bei derjenigen von 1592; über ihre Ausführung sollte eine Kommission von 2 Ratsherren und 4 Schiffern wachen. Es wurde ferner bestimmt, daß in Zukunft kein fremder Schiffer das Bürgerrecht erhalten sollte, auch nicht laden dürfte, er habe sich dann vorher mit Frau und Kindern in Bremen häuslich niedergelassen.

Man fuhr nun also ohne jede Börtordnung. Doch fehlte es nicht an Reibungen. Die offenbare Benachteiligung der fremden Schiffer vor den Bremern nötigte erstere zu allerlei Versuchen, dieselbe Stellung wie letztere zu erhalten. Im Widerspruch mit der Verfügung von 1653 erhandelten fremde Schiffer das Bürgerrecht in der Neustadt für eine Zahlung von 10 Thalern und sicherten sich dadurch während des Seekrieges die Behandlung als Angehörige einer neutralen Flagge; an feste Niederlassung in Bremen dachten sie nicht.

Hatten die Bremer Schiffer hierüber zu klagen, so sahen dagegen die Elterleute der Kaufmannschaft in der beabsichtigten Verdrängung der fremden Schiffe nichts weniger als einen Vorteil für Handel und Schiffahrt. Gerade die fremden Schiffe, die Amelander und Friesen, waren wegen ihrer geringen Tragfähigkeit von 6,

---

[1]) Anhang Nr. XIX.

[2]) Sie meinten: »Durch fleissige Observantz sothaner beliebten Beurt-Ordnung sie fast ausser ihrer Nahrung gesetzet und bald umb ihre Wollfahrt gebracht worden.«

[3]) Anhang Nr. XX.

8, 10, 12—20 Lasten sehr beliebt, weil sie Allein-Befrachtungen auch bei kleineren Ladungen ermöglichten; die Bremer Schiffe waren dagegen meist größer als 20 Last. Aber grade jene Alleinbefrachtungen, die Rusefrachten, waren der Schiffergilde ein Dorn im Auge.

Auf Widerstand sowohl bei den bremischen Kaufleuten wie auch dem Rat von Enckhusen stieß ferner eine Maßregel des Gildemeisters der Bremer Schiffergilde, der von den holländischen Schiffern Eide verlangte über das Eigentumsrecht, die Bestimmung ꝛc. der von ihnen eingenommenen Waaren, eine Maßregel, die lediglich den Betrieb der fremden Schiffer erschweren sollte.

Der Bremer Rat billigte im Allgemeinen diese Praxis; er hatte die Börtordnung von 1647 nicht aufgehoben, um einen vollkommen freien Verkehr herzustellen, sondern am 25. Februar 1653 dem Amsterdamer Rat ausdrücklich geschrieben: es werde nötig sein, die beiderseitigen Schiffer zu verpflichten, von Amsterdam aus nur nach Bremen und von hier nur nach Amsterdam die Waaren zu überbringen.

Eine so allgemein gehaltene Bestimmung traf formell der Rat von Amsterdam allerdings nicht; doch nahm er in die neue Redaktion der Börtordnung vom 12. Dezember 1657 zuerst neben der Hamburger auch die Bremer Fahrt auf;[1]) für diese wurde eine Börtfahrt in Abständen von 12 Werktagen eingerichtet, und ausdrücklich bemerkt, daß kein Börtmann unter dem Vorwande, nach Oldenburg oder sonst zu fahren, Güter nach Hamburg oder Bremen führen dürfe.

Jetzt hatten also die Amsterdamer Schiffer eine Börtfahrt mit Bremen, nicht aber die Bremer mit Amsterdam. Dieser Umstand in Verbindung mit den geschilderten, von Schiffern wie Kaufleuten Bremens empfundenen Mißständen führte nun hier zur abermaligen Einrichtung einer Bört; und zwar entstand sie als eine Vereinbarung zwischen Kaufleuten und Schiffern und wurde vom Rat am 18. Juni 1664 bestätigt.[2]) Sie ist viel ausführlicher als die kurze Ordnung von 1647.

Es sollte darnach alle 14 Tage ein Börtmann von Bremen abfahren, eventuell mit einem Beilieger; für die Fahrt galten die

---

[1]) vgl. oben S. 9.

[2]) Anhang Nr. XXI.

üblichen Bestimmungen. Sehr wichtig war, daß Art. 10 jedem Kaufmann ausdrücklich gestattete, ein Schiff allein in der Ruse zu befrachten; doch durften sich nicht mehrere Kaufleute an einer Rusefracht, wenn sie Stückgüter enthielt, beteiligen; wohl aber bei Getreide. Auch war bei Strafe verboten, daß zu einer aus Korn bestehenden Rusefracht von einem andern Kaufmann Stückgüter hinzugethan würden (Art. 11). Fremde Schiffer, die mit leeren Schiffen in Bremen ankamen, durften keine Rusefrachten annehmen, solange noch Bremer Schiffe Ladung aufnehmen konnten (Art. 13). Fremde Schiffer, die in Bremen sich niederlassen wollten, mußten 3 Jahre hier bürgerliche Abgaben u. s. w. entrichten und Rauch und Feuer halten; erst dann durften sie mit in der Bört fahren.

Wie schon aus den früheren Bestimmungen, so geht auch aus diesen hervor, daß man in Bremen ganz besonders und mit weit schärferen Maßregeln als in Hamburg bestrebt war, den fremden Schiffern nicht nur die Fahrt an sich, sondern selbst die Teilnahme an der Bört zu erschweren.

Die Ordnung von 1664 ist über ein halbes Jahrhundert in Kraft gewesen, ohne daß uns während dieser Zeit viel über ihre Handhabung bekannt wird. Im Frühjahr 1690 baten die nach Amsterdam fahrenden Börtschiffer um Aufhebung der Rusefrachten von Stückgütern; der Rat ließ es aber bei dem angefochtenen Art. 11 und empfahl den Schiffern, für gute und taugliche Fahrzeuge zu sorgen.

Die Bestrebungen der Eichenschiffer, d. h. der auf der Unterweser den kleineren und Leichter-Verkehr vermittelnden Schiffer, ebenfalls eine Reihefahrt auf Holland einzurichten, hatten keinen Erfolg; sie wurden zweimal, 1692 und 1703, vom Rat abschlägig beschieden.

Wie in Hamburg und Amsterdam sorgte auch der Rat von Bremen durch eine Verordnung (vom 9. November 1688), die den Börtschiffern die Montierung ihrer Fahrzeuge mit Kanonen, Musketen ꝛc. vorschrieb, für die größere Sicherheit dieses Verkehrs.

Aller entgegenwirkenden Bestrebungen, aller formellen Erschwerungen ungeachtet waren die fremden Schiffer doch nicht von Bremen zu verdrängen. Klagen über die schlechte Beobachtung der Ordnung von 1592, die noch immer als die Grundlage des Verfahrens gegen die fremden Schiffer galt, über die Entziehung

der den Bremern zukommenden Retourfrachten von Bremen aus u. A. m. führten schließlich zu einem neuen, wichtigen Schritt in der Börtangelegenheit. Durch Verordnung vom 16. Februar 1709[1]) wurden nicht nur die Ordnung von 1592 und die andern seitdem ergangenen Bestimmungen erneuert, sondern namentlich die Stellung eines beeidigten Schiffsmaklers geschaffen. Dadurch beabsichtigte der Rat, »der Sachen aus dem Grunde abzuhelfen, das gemeine Commercium zu befordern und hiesige Bört-Schiffer als dero Bürgere in dem Herkommen zu schützen und dero Nahrung beyzubehalten.«

Dieser Schiffsmakler sollte für die Fahrt auf Holland und Hamburg dienen; mit dem Gildeknecht und zwei von den Weddeherren zu ernennenden Schiffern hatte er jedes in der Bört liegende Schiff auf seine Qualität hin zu untersuchen, eventuell das Nötige anzuzeigen; er hatte ferner die Aufsicht über die Einhaltung der Liegetage. Seine Hauptaufgabe war aber natürlich die eines Maklers; fleißig hatte er aller Orten die Kaufleute anzusprechen, ob und was für Güter zu versenden seien, damit der Börtmann seine Abfahrt um so eher beschleunigen konnte. Da den Schiffern, die seine Dienste gebrauchten, diese zu gute kamen, so hatten sie, aber nur die, die seine Dienste gebraucht, ihm dafür eine Gebühr zu entrichten.

Es war diesem Schiffsmakler zu besonderer Pflicht gemacht, Bremer Schiffer zu bevorzugen; wenn deren keine vorhanden, sollte er für fremde sorgen. Eine Rusefracht, die ohne Hinzuziehung des Maklers zu Stande gekommen war, wurde von jener Maklergebühr ausdrücklich befreit. Der Makler sollte den Gildeknecht, den Vertreter der Schiffergilde, nicht beeinträchtigen, dagegen mit ihm und den Schiffern in Eintracht verkehren.

Diese wichtige Einrichtung galt ja nicht nur für die Bört, sondern auch die außerhalb derselben fahrenden Schiffer, beeinflußte erstere aber doch sehr stark. Das ist erkennbar an den bald auftauchenden Beschwerden.

Zuerst kam der Konflikt mit den Lootsen. Diese, die nicht beeidigt waren, hatten schon früher vielfach auf die Verteilung der Frachten einen Einfluß auszuüben gewußt und die bremischen

[1]) Anhang Nr. XXII.

Bootsleute zu Gunsten der fremden oft geschädigt; in dem Reglement des Schiffsmaklers war deshalb der Lootsen namentlich gedacht und ihnen verboten, den Schiffsmakler in seinem Amte zu behindern. Die Lootsen ließen sich dadurch aber nicht abhalten und fuhren fort, den fremden Schiffern gegen Vergütung zu Frachten zu verhelfen.

Auch auf der andern Seite zeigten sich Mißstände. Im Jahre 1715 ordnete der Rat eine eingehende Untersuchung an. Die Börtleute auf Amsterdam und Hamburg hatten damals gegen ihren Schiffsmakler Jacob Koster sehr starke Beschuldigungen erhoben; man warf ihm Begünstigung der fremden Schiffer, Abmachung von Rusefrachten, von Frachten mit fingierten Bestimmungen, Uebervorteilung bei den Gebühren ꝛc. vor. Die angestellten Ermittelungen zogen sich $1\frac{1}{2}$ Jahre hin. Die Kaufleute nahmen offen Partei für den Schiffsmakler und gegen die Börtleute; geklagt wurde vornehmlich über die schlechte Beschaffenheit der Börtschiffe; wollten die Kaufleute ihre Waaren nicht in diesen gebrechlichen Kähnen riskieren und wandten sie die Ladungen fremden Schiffern zu, so wurde von den Börtschiffern die Schuld dem Schiffsmakler zugeschrieben. Den Börtschiffern mit ihren alten, untüchtigen, großen Fahrzeugen stellten die Kaufleute die Forderung entgegen: sichere, prompte Schiffsbedienung. Dann werde man zu Vermehrung der Speditionen gelangen; bei den jetzigen Zuständen werde das nicht erreicht, im Gegenteil der Weserhandel ruiniert und nach der Elbe getrieben; die Importe von Holland nähmen ab, da die schlechten Börtschiffe die Rückfrachten erschwerten, ja unmöglich machten; Altona und Hamburg hätten den Vorteil davon. Die Hauptforderung der Kaufleute ging auf eine Anordnung, nach der man kein Schiff in der Bört dulden dürfe, das über 15 Jahre alt sei. Diese Forderung wurde aber von den Börtleuten auf das entschiedenste bekämpft.

Das Ergebnis dieser Untersuchung war dann die Börtordnung vom 6. Januar 1717.[1]) Neu ist in ihr die Anordnung einer jährlich Anfang Februar statthabenden Visitation der Börtschiffe, neu ferner die Einführung mehrerer eidlicher Verpflichtungen, die

[1]) Gedruckt in »Sammlung verschiedener Verordnungen, welche in Handlungs-, Schiffahrts- und Polizey-Sachen der kayserl. freyen Reichs-Stadt Bremen ausgegangen.« (Bremen 1750) S. 114 ff.

dem Schiffer wie dem Befrachter für gewisse Fälle auferlegt wurden. Der 8. Artikel erlaubte den Kaufleuten, „solche Waaren, die keinen Aufenthalt leiden, sondern ein Verderb hierdurch an sich ziehen können, als Mumme, Künrauch, Bier," mit erster Gelegenheit und ohne Börtzwang wegzusenden.

Den Erlaß dieser Ordnung betrachtete die Kaufmannschaft als eine schwere Schädigung ihrer Interessen; die Ordnung wurde hingestellt als „von hiesigen Börtschiffern erschlichen." Nach Ansicht der Kaufleute hatte die Bört bereits ihre Schuldigkeit gethan, längst ihren Zweck erreicht, nämlich die Handlung vermehrt, Ab- und Zufuhr gefördert. Die schon seit längerer Zeit bestehenden Auswüchse der Bört, Auswüchse, wie sie jedes privilegierte Institut früher oder später zeitigt, ließen diese Einrichtung den Kaufleuten als höchst überflüssig erscheinen. Sie sahen in den schlechten Verhältnissen der Bört den Grund für den Verfall sowohl einzelner Handelszweige, wie des Handels mit Braunschweiger Mumme, mit Pottasche, Glas, Kupfer 2c., wie auch des Handels im Allgemeinen. Die exklusive, strenge Börtordnung treibe den Handel nach Altona und auf den Weg über Hutbergen.

Ganz Unrecht hatten die Kaufleute mit dieser Auffassung wohl nicht; eine freiere Bewegung der Schiffahrt wäre dem Handel gewiß zu gute gekommen.

Am liebsten wäre den Kaufleuten wohl vollständige Aufhebung der Bört gewesen; doch gingen sie nicht so weit: sie forderten nur die Beibehaltung der Ordnung von 1664, die man in einigen Punkten verbessern könne, namentlich in Bezug auf das Alter der Börtschiffe und die nautische Befähigung der Schiffer. Nach der Schilderung der Kaufleute waren 5 Börtschiffer mit samt ihren Schiffen »nicht böhrtfähig,« 2 andere zwar gute Schiffer, hätten aber alte Schiffe; ein Schiffer und sein Schiff seien „ziemlich gut«; über 2 habe man nicht zu klagen. Einige dieser Schiffer führen wenig auf Amsterdam, sondern lägen bisweilen in der Bört auf Hamburg; ihre Schiffe seien meist 20—28 Jahre alt; die häufigen Reparaturen nützten nichts mehr.

Die Kaufleute wollten auch von den vielen Eiden nichts wissen und verlangten Börtfreiheit nicht nur für die wenigen in der Ordnung aufgezählten Güter, sondern auch für Korn, Glas, Ziegel, Holz, Holzwaaren, Eisen 2c.

Aus den infolge dieser Opposition entstehenden Verhandlungen einer vom Rat eingesetzten Kommission ging wenig hervor. Die von den Kaufleuten nunmehr verlangte Aufhebung der Bört wurde vom Rat als »impracticable« bezeichnet; dagegen ward gegen die untüchtigen Börtschiffer und Schiffe etwas schärfer als bisher verfahren.

Formell blieb es also bei der Ordnung von 1717; thatsächlich wurde sie aber von den Kaufleuten in wichtigen Punkten wenig beobachtet. Grade gegen das im Art. 9 ausgesprochene Verbot der Rusefrachten von mehr als 2 Personen wurde, ebenso wie in Hamburg, arg gesündigt; auch wurden unaufhörlich zahlreiche, dem Börtzwange unterworfene Güter den Rusefrachten zugeführt; zu letzteren aber wurden, wie die Börtschiffer behaupteten, die fremden Schiffe vorgezogen.

Ohne absichtliche Konnivenz war dieser Zustand natürlich nicht denkbar; man gab später auch offen zu, daß den Kaufleuten gegenüber in der Börtsache vielfach ein Auge zugedrückt worden.

Wie in Hamburg, wurde dadurch die Börtschifffahrt zum Verfall gebracht. Im Frühjahr 1732 war die Zahl der Börtschiffer, die früher 14—16 betragen hatte, auf 5 herabgesunken. Eine damals dem Rat überreichte Supplik der Börtschiffer führte zu einer abermaligen Erörterung über die Reform der Bört. Der wechselseitige Meinungsaustausch hatte nahezu denselben Inhalt wie früher. Die Kaufleute klagten über die Größe der Börtschiffe, die sich für die Wattenfahrt nicht eigne, ihre langsame Fahrt, die ordnungswidrige Ausdehnung der Liegetage; sie lobten dagegen die bessere Bedienung durch die fremden Schiffe und wünschten Freiheit hinsichtlich der Rusefrachten. Die Börtschiffer verlangten ihrerseits, weil ihrem Interesse entsprechend, Verschärfung der Bestimmungen über die Rusefrachten.

Das am 24. April 1733 vom Rat erlassene »Conclusum zur Verbesserung der Börd-Ordnung«[1]) bestätigte im allgemeinen die Ordnung von 1717, dehnte aber im 15. Artikel die Zahl der vom Börtzwang befreiten Güter noch auf einige weitere Waaren aus, verbot jedoch, wie bisher, die Rusefrachten von mehr als 2 Personen; den Börtschiffern wurde die Einhaltung ihrer Verpflichtungen eingeschärft.

[1]) Sammlung S. 118 ff.

Da der Standpunkt, von dem aus diese Bestimmungen erlassen wurden, wieder ein börtfreundlicher war, ist es begreiflich, daß sie von den Kaufleuten, die von der Bört längst nicht mehr viel wissen wollten, recht ungünstig aufgenommen wurden. Die von ihnen erhobenen Einwände sind dieselben wie früher; offen wiesen sie darauf hin, daß der Landweg über Hutbergen nach der Elbe hin in mancher Beziehung vorteilhafter sei, als die Weserstraße, die durch den Elsflether Zoll und hohe Kahnfrachten verteuert werde.[1])

Wenn auch dieser Widerstand der Kaufmannschaft nichts nützte, so boten übrigens die neuen Bestimmungen kein Hindernis für Uebertretungen. Von beiden Seiten wurde, wie eine Verhandlung von 1738 ergab, gegen die Ordnung gefehlt; sündigten die Kaufleuten mit verbotenen Rusefrachten, so die Schiffer dadurch, daß sie unter den Börtgütern eine Auswahl trafen und sich die besten Frachten aussuchten.

Allmählich machte sich doch auch im Rate eine Strömung geltend, die der Bört weniger günstig gesinnt war als bisher. Eine Verordnung vom 20. Juni 1744[2]) traf allerdings noch Maßregeln gegen das unerlaubte Verladen von Börtgütern in Nichtbörtschiffe. Aber ein Conclusum vom 20. Juni 1749[3]) kam den längst und oft geäußerten Wünschen der Kaufleute weit entgegen, indem es u. A. folgende wichtige Bestimmungen traf:

Die Börtschiffer sollten bei Abgang ihrer jetzigen Schiffe künftig kleinere sich anschaffen, damit sie desto eher ihre Ladung erhielten und auch die Watten passieren könnten.

Die Prolongation der 14 Liegetage sollte nur aus »sehr erheblichen Ursachen« erfolgen. Die Rusefrachten seien »nicht gar zu sehr einzuschränken,« und auch einem Dritten »noch wol ein oder ander Stück« zu erlauben.

Trotz ihrer sehr vorsichtigen Fassung bedeutet doch diese Verordnung einen Wendepunkt in der bremischen Börtpolitik, eine entscheidende Konzession an die Kaufleute. Die natürliche Folge war, daß nunmehr die Börtschiffer in die Opposition traten. Sie

---

[1]) Ueber den Weg von Hutbergen zur Elbe vgl. auch Baasch, Hamb. Convoyschiffahrt u. Convoywesen S. 381.

[2]) Sammlung S. 123.

[3]) Sammlung S. 122 f.

versuchten den Wert der größeren Schiffe mit der größeren Sicherheit und mit dem Bedürfnis der großen Güter zu rechtfertigen.

Es ging den Börtschiffern allerdings schlecht. Ihre Zahl war 1752 auf 2 herabgesunken. Da die Bört dadurch fast bedeutungslos geworden war, erklärten sie im März des genannten Jahres, völlige Aufhebung der Bört sei vorzuziehen; dann erhielten sie wenigstens Freiheit der Fahrt; so wie es jetzt sei, könnten sie nicht bestehen.

Die Eltesten der Kaufmannschaft sprachen sich aber gegen eine Aufhebung aus; die Bört biete gewisse Vorteile, wenn man nur die Börtschiffer anhielte, ihren Verpflichtungen nachzukommen; es komme namentlich auf pünktliche Abfahrt an; auch werde ja kein Schiffer gezwungen, in der Bört zu fahren. Das Gesuch der Börtschiffer wurde hierauf abgelehnt, ihnen aber strenge Einhaltung der Bestimmungen eingeschärft.

Zu einem Aufblühen der Bremer Bört auf Amsterdam kam es aber nicht wieder. Daran hatte nicht am wenigsten Schuld auch der Wirrwar, der in der Frachtberechnung entstanden war. Eine Frachttaxe für die Bremer Börtschiffer bestand nicht, obgleich ihnen im 10. Art. des Conclusum von 1733 und noch im Juni 1747 eine solche verheißen war. Man hielt sich an die im Jahre 1660 für die Börtfahrt von Amsterdam nach Bremen festgesetzte Taxe, die 1724 erneuert war. Bis zum Jahre 1758 bildete diese Taxe auch für die Bremer Schiffer, inner- und außerhalb der Bört, die Richtschnur.

Dann kamen die Kriegsunruhen, und nun gab das geringhaltige, schlechte Geld den Schiffern den Anlaß, von dieser Taxe abzugehen, und die Fracht so hoch als es ihnen beliebte anzusetzen. Sie sank zwar allmählich um ein geringes, war aber noch weit höher als jene Taxe, weil die Sätze jetzt in holländischem Kourant oder Louisd'or (= Pistolen) zu 5 Thalern gefaßt waren.

Im September 1764 wandten sich die Eltesten der Bremer Kaufmannschaft deshalb an den Amsterdamer Rat mit der Bitte um Abstellung dieses Uebelstandes; auch der Bremer Rat unterstützte nachträglich dies Gesuch, nachdem er allerdings über jenen selbständigen, in seine Kompetenz übergreifenden Schritt der Eltesten sein äußerstes Befremden kundgegeben hatte.

Es blieb damals bei dieser Anregung. Erst 1777 bot der Rat von Amsterdam die Hand zu einer Neuregelung. Die fortdauernde Verminderung der Bört hatte dort zu dem Entschluß geführt, ihr durch eine neue, wesentlich herabgesetzte Frachttaxe aufzuhelfen.

Der Entwurf, den der Amsterdamer Rat nach Bremen sandte, stieß hier aber auf große Bedenken; was in Holland als eine Herabsetzung angesehen wurde, betrachtete man in Bremen als eine nicht unerhebliche Erhöhung. Das rührte zum Teil von der Verschiedenheit der Geldsorten her. Der Hauptgrund war doch der Gegensatz der Interessen, der in jeder Stadt auf die Frachttaxe verschiedenartig einwirkte. Während man nämlich in Amsterdam darauf hinwies, daß die Zahl der Güter von dort nach Bremen weit größer sei als umgekehrt und es deshalb im Interesse der Schiffer sei, eine höhere Taxe in Amsterdam zu schaffen, wurde von Bremen aus bemerkt, daß die meisten Güter in dem ganzen Verkehr beider Richtungen für Bremer Rechnung gingen, der Kaufmann aber mehr Interesse an niedriger Fracht habe.

Die beiden Auffassungen und Interessen waren somit diametral entgegengesetzt; in der Erhöhung dort, in der Herabsetzung hier sah man den Ruin der Bört. Eine Einigung kam somit nicht zu Stande. Der Amsterdamer Rat setzte hierauf seine neue Taxe einseitig in Kraft (25. Juni 1777).

Während des amerikanischen Krieges stiegen übrigens die Börtfrachten selbst noch über diese neue Taxe hinaus; doch nur die Amsterdamer erhöhten sie, nicht die Bremer.

Auch nach einer anderen Richtung hatte sich Bremen zu beklagen. In Amsterdam wurden die Bremer Schiffer in der Bört zurückgesetzt; früher war es dort stets üblich gewesen, daß, wenn ein Bremer Gildebruder eine Börtfracht nach Amsterdam gebracht, nur ein Bremer Gildebruder, wenn ein solcher dort vorhanden, die nächste Börtfracht zurückerhalten hatte; nur wenn kein Bremer Gildebruder sich dort aufhielt, trat ein Amsterdamer an seine Stelle; war auch ein solcher nicht anwesend, so hatten die fremden Schiffer um die Bört zu losen. So war es auch in Bremen gewesen. Jetzt aber erschwerte man in Amsterdam den Bremern die Rückfrachten; eine Beschwerde hatte wenig Erfolg. —

Wir haben nicht mehr viel über die Bört zu sagen. Mit verschiedenen kleinen Mitteln doktorte man gelegentlich noch an der Bört herum, verschärfte namentlich die Visitation der Schiffe. Dann kam die französische Zeit, es folgte die schon oben erwähnte Wiederherstellung der Bört von Amsterdam aus im Jahre 1817. Auf die Mitteilung hiervon schrieb der Bremer Senat am 18. April 1817 an den Amsterdamer Rat, sie würden, „so viel an uns liegt, zur Aufrechthaltung dieser für den Handel und den gegenseitigen Verkehr so wohlthätigen Einrichtung gern mitwirken."

Es gab damals in Bremen 6 auf Amsterdam und in Amsterdam 3 auf Bremen fahrende Börtschiffer.

Die Bört verfiel immer mehr. Nachdem in Amsterdam und Hamburg die Börten aufgehoben waren, war diesem Institut in Bremen der Boden vollends entzogen. Die 5 Bremer Börtschiffer, die im Jahre 1824 noch vorhanden waren und von denen 3 auf Amsterdam, 2 auf Hamburg fahren sollten, thaten dies doch selten, sondern waren meist auf andern Fahrten; sie banden sich notorisch nicht an ihre Verpflichtungen, wenn sie Besseres thun konnten. Ein einziger Bremer Schiffsmakler fertigte im Jahre 1824 nach Hamburg 50, nach Amsterdam 40 und mehr Schiffe ab, alle außerhalb der Bört. Der Mangel an einem Frachttarif, das Alter und die Schärfe der längst außer Beobachtung geratenen Bört-Verordnungen, die Ausdehnung des Geschäfts mit Holland und Hamburg, der Mangel an Reciprocität in Amsterdam und Hamburg — Alles Dieses sprach gegen ein Fortbestehen der Bört. — Die Untersuchung der Schiffe auf ihre Seetüchtigkeit hin wurde schon damals von den Assekuranz-Kompagnien veranlaßt.

In dieser Erwägung riet im April 1826 das Eltesten-Kollegium dem Senat zur Aufhebung der Börtfahrt. Eine formelle Aufhebung hat aber nicht stattgefunden; die Bört ist form- und klanglos vom Schauplatz verschwunden.

Noch 10 Jahre später wurde dem Bremer Senat Gelegenheit, über den Wert einer Bört seine Ansicht zu äußern; mit ihr können wir diese Abhandlung schließen. Im Februar 1837 beantragte der Rat von Groningen bei Bremen die Einrichtung einer Börtfahrt zwischen beiden Städten. Der Bremer Senat hatte, wie er nach Groningen schrieb, nichts dagegen, »vorausgesetzt, dass dieses Reglement nicht auf die Errichtung eines ausschliess-

lichen Privilegii oder eines Monopols für die Beurtfahrt begründet werde, indem die diesseitige Ansicht dahin gehet, dass zur glücklichen Entfaltung der Gewerbs-Thätigkeit die freie Concurrenz der Befähigten einem Monopolsystem vorzuziehen sey.«

Der Groninger Rat huldigte der genau entgegengesetzten Ansicht, daß nämlich ohne ausschließliches Privileg eine Börtnicht bestehen könne. Das Projekt kam deshalb nicht zur Ausführung.

III.

Die Börtfahrt zwischen Hamburg und Bremen.

Die Börtfahrt zwischen Hamburg und Bremen schließt den Ring der ganzen Fahrt Amsterdam-Bremen-Hamburg. Viel haben wir über jene Fahrt aber nicht zu sagen.

Aus dem Jahre 1629 besitzen wir eine Verordnung des Bremer Rats,[1]) die einige allgemeine Bestimmungen über die Fahrt zwischen beiden Städten trifft, auch Bezug nimmt auf eine Ordnung, die der Hamburger Rat in derselben Angelegenheit erlassen habe. Doch liegt aus Hamburg eine solche Ordnung erst von 1632 vor;[2]) sie ist sehr viel spezieller gehalten als jene Bremer Ordnung.

Diese beiden Ordnungen sind nur in einer, beide zusammen enthaltenden Handschrift des 17. Jahrhunderts vorhanden.[3]) Dieser Umstand, namentlich aber die Thatsache, daß ihrer später niemals Erwähnung geschieht, im Gegenteil mehrfach ausdrücklich bemerkt wird, daß Ordnungen über eine Börtfahrt zwischen beiden Städten nicht bestanden haben, läßt, wenn auch nicht die Existenz, so doch die Rechtsgültigkeit jener beiden Verordnungen etwas zweifelhaft erscheinen.

Für die Bremer Schiffer, die nach Hamburg fuhren, galten die Bestimmungen der verschiedenen, oben besprochenen Bremer Börtordnungen, namentlich die von 1717 und die ihr folgenden Conclusa. Die in Bezug auf diese Ordnungen an den Rat von Bremen gerichteten Suppliken gehen wiederholt von „sämtlichen nach Holland und Hamburg fahrenden Börtschiffern" aus. Der im Jahre 1709 eingesetzte beeidigte Schiffsmakler galt für die Fahrt nach Holland und Hamburg.

---

[1]) Anhang Nr. XXIII.

[2]) Anhang Nr. XXIV.

[3]) Weder im Staatsarchiv, noch im Schütting befindet sich die Bremer Verordnung von 1629. Allerdings hat das Bremer Ratsprotokoll von 1627—35 eine Lücke (freundl. Mitteilung von Dr. v. Bippen).

Zeitweise scheint allerdings die Fahrt der Bremer nach der Elbe nur gering gewesen zu sein. Der holländische Resident van den Bosch berichtete am 10. März 1716 nach Hause: Bremen habe wenig oder gar keine Schiffahrt nach der Elbe, und der Handel, den es mit Hamburg treibe, werde meist durch holländische Schiffe vermittelt; er glaube nicht, daß 2 Bremer Schiffe jährlich auf die Elbe kämen.[1])

Die Hamburger nach Bremen fahrenden Schiffer bildeten unter sich eine Art von Gesellschaft, die in der Schifferbrüderschaft aufgenommen war; hinsichtlich der Fahrt richteten sie sich nach der Amsterdamer Börtordnung.

Erst sehr spät, in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts wurde der Mangel an einer Ordnung für die Fahrt zwischen beiden Schwesterstädten fühlbar empfunden. In Hamburg klagten im Jahre 1772 die Schiffer, daß sich in die Fahrt nach Bremen viele Fremde eindrängten, die weder in Bremen noch Hamburg beheimatet seien; man entdeckte, daß die oldenburgische Regierung ihren Unterthanen gestattete, Bürger in Hamburg zu werden, nur um die Vorteile jener Fahrt zu genießen, ohne im übrigen aus dem oldenburgischen Unterthanen-Verband auszutreten.

Daran ließ sich wenig ändern; jedenfalls ging der Hamburger Senat auf die deshalb gemachten Vorschläge der Commerzdeputirten nicht ein; nur wurde von jetzt an mit der Aufnahme solcher fremder Schiffer unter die Bürger vorsichtiger verfahren.

Gab in Hamburg das Eindringen fremder Schiffer Veranlassung zu einer Erörterung, so wurde in Bremen eine solche herbeigeführt durch eine im Jahre 1774 von den beiden nach Hamburg fahrenden Börtschiffern eingereichte Klage über Zurücksetzung in Hamburg.

In beiden Fällen, in Hamburg wie Bremen, wurde bei dieser Gelegenheit die Notwendigkeit einer festen dauerhaften Regelung dieser Fahrt anerkannt. Es ist aber niemals dazu gekommen.

---

[1]) Reichsarchiv im Haag.

Anhang.

I.

Bört-Ordnung von Hamburg auf Amsterdam.
1613. September 25.

Wi Borgermeistere und Rahtmanne der Stadt Hamborch orkunden und bekennen hiemit. Nademe sowol van den Ehrnvesten, Erbarn und Wollwisen Herrn Borgermeistern und Regeerders der Stadt Ambsterdam alss Uns tho beförderinge der Commercien und Coopmanschoppen unserer beidersidtes Steden vor gut angesehen und belevet worden, eine gewisse Fhart und Böerte anthoordnen und wy denn darup nafolgender Ordeninge und Specification der Fracht van den Güderen, so dorch de Boert-Schepe gevoeret werden, unss voreiniget, als doen wy alsolcke Ordeninge und Specification der Fracht van den Güderen hiermit publiceren, ock allen unsern Börgern, Inwanern und Menniglich uperleggen und bevehlen, sick denselben allerdings, by vermidinge der in gedachter Ordninge specificeerden straffe, gemete tho vorholden.

Ordning

der Fhart edder Böerte up de Stadt Amsterdam, mit angehengender Specification der Fracht van den Güdern, so dorch de Böertschepe ingenahmen und gevoeret werden.

1.

Erstlich schall in dieser Böerte kein Schipper up Amsterdam laden, hy sy denn dieser Stadt Börger, ock dessen Name up de Böert-Rulle mit bewilliging dieser Stadt Tollherrn gesettet. Ith schall ock nemandt laden, eher sine Ordninge kombt und Boerte ist, und ein jeder Schipper schal hebben ein gut Schip, wollvorsehen mit Ankern, Towen, Segelen und anderer Schepes Gereetschop, also, dat der Coopluede Güdere dröch und wollgeconditioneert avergevoeret werden moegen, und solckes alles up discretion und erkentenisse der Olderluede der Schipper-Gesellschop alhier, edder anderer, denen idt Ein Erbar Rath committeren wert.

2.

Thom andern schal van nu an alle elven dage van hier ein Schip up Amsterdam fahren, und schal ein jedes Schip, so thogelecht, up den teinden dach herna des Avendes (›jedoch de Sondage unde andere dage, so alhier gevieret werden, nicht mit gerekent‹) affleggen, und am Avende des elften dages, wo idt Wedders und Waters halven moegelich, tho Segel gahn, umme sine Reise tho beforderen, by

25 Mark lübsch straffe, und wenn also solcker Schipper affgelecht edder sine geboerlicke tidt verflaten iss, so schall van stunden an de negestfolgende Böertman anleggen, by geliker Poene von 25 Marcken thovorbreken.

3.

Und alsolke thom affleggen dem Böertman praefigeerde tein dage schölen van der Sommertidt alss van dem 19. Februarii stilo veteri. ist de eerste Martii stylo novo, beth up den folgenden 21. Septembris stylo veteri, ist de eerste Octobris stylo novo, vorstahn werden. In der Wintertidt averst, alss von gedachtem $\frac{\text{21 Septembris}}{\text{1. Octobris}}$ bett up den $\frac{\text{19. Februarii}}{\text{1. Martii}}$ werden dem Böertmanne twe dage mehr, nömlichen twölff dage in der Ladinge tho liggen thogelaten.

4.

Ferners schall gedachter Böertman, nademe dat he affgelecht hefft, edder sine geböerlike tidt vorlopen is, alhier thor stede vor der Schwinge, up der Stöer, edder an andern örden an der Elve noch sonsten underwegen keine mehr Gudere innehmen, by vorboeringe soss Mark van jeder Stucke Gudes, idt sy grodt edder klein, dat he innimbt, und darentbaven ein Jhar lanck in dieser Böerte nicht thofahrende, vor de eerste Reise, und vor de andere Reise up gelike Poen und fernere wilkoerliche Strafe eines Erbaren Rades.

5.

Woferne ock vorgedacht Schip binnen bavengesetteder tidt voll geladen iss, so schall de Schipper geholden syn, thor stunde aff tho fahrende, und ein ander mit der daett antholeggen.

6.

Wenn des Schippers sine geboerende tidt vorlopen, so schall he Macht hebben, wenn he des 10. edder 12. dages respective van der Ladingsstede affgelecht edder sine geboerlike tidt verflaten iss, in der vorspecificeerden Sommerstidt am 11., in der Winterstidt averst am 13. Werkeldage so vele gudes vor sick sulvest thocopen, als syn Schip bequehmlich kann innehmen und voeren, up dat he in der Sommerstidt den elften und in der Winterstidt den dörteinden dach tho Avendes daermede möge affaren, jedoch den Coopman daerdorch keineswegs thovorletten, by Peen van 25 Marck.

7.

Ith mögen ock twee Coopluede edder Factoren ein Schip (idt sy in disse Böerte gehoerig edder nicht, und Börgern edder Frombden thostendig, doch dat idt na inholt des Anno 1598 publiceerden Schragens alhier beladen werden mach von dieser Stadt up Amsterdam tho solckem pryse, alse se mit den Schippern können accorderen, befrachten, jedoch also, dat de minste van den twen Cooplueden edder Factorn tein Last in alsolck Schip schepe. Desulvige Schipper averst schall alhier vor der Schwinge, up der Stöer, edder sonsten

up der Elve noch an einigem andern Orde underwegen keine andere Güdere innehmen, wenn se ock densulvigen Befrachters thogehoerig, by Poen van 25 Mark, so idt hier thor stede geschicht, und darentbaven de Güdere, so he also ingenamen hefft, tho lössen; so averst in andern steden, edder darbuten de ladinge geschicht, by vorboeringe der Fracht, tho vordeel des Boertmans, de in der Ladinge licht, und ferners up gelike Peene van 25 Marcken.

8.

Alsolck Schip ock, so dergestalt befrachtet, wenn idt schon in disse Boerte gehöerig, schall vor dat mahl in der Boerte tho Amsterdam, woferne einig Hamborger Schip uth der Böerte tho der tidt aldar vorhanden, nicht wedder laden, sondern tho siner wedderanherokumpst sines turni und Ordning alhier verwachten.

9.

Ith schölen ock nene Coopluede edder Factoren, wenn se ein Schip befrachten, nener andern Coopluede edder Factoren, de hier thor stede edder anderswor wanen, Güdere in dat sulvige Schip laten inladen, idt sy under erem Namen edder sonsten, by Pöen von söss Marcken up jeder Stucke gerekent, und darentbaven de Güdere wedderumme lössen tho latende. Und schal alsolcke Strafe von dem Coopmanne edder Factoren, de dat Schip befrachtet hefft, tho einer Helfte und van dem jennen, de de Güdere geschepet hefft, thor andern Helfte betalet werden.

10.

De Böertman, so in der Ladinge licht, schall schuldig syn, alle de Güdere, de ehme an bordt kamen, ane jennigen underscheidt thomakende, inthonemende, unangesehen dat he van andern Coopluede jennige Waaren edder Coopmanschoppen angenamen hedde, also dat alletidt de Waaren und Coopmanschoppen, welcke eerst an bordt kamen, eerst ingeladen werden sollen, by Peene söss Marck luebsch tho verboren van ein jeder Stucke.

11.

Ith schölen ock nene Schipperen einige Fracht edder Lichtinge annehmen achte dagen vor erer anstaenden Böerte, sondern desulvigen schölen geholden syn, veer dage vor erer Böerte ere Schip tho leggen an de Hoge Brügge[1]) by den Jennigen, de in der Ladinge licht, umme also de eine dem andern laden tho helpen, by Pöen van vöfftig Marck luebsch, und darentbaven in einem Jhare in dieser Böerte nicht tho farende. Were idt averst, dat jennige Schippern, eher denn ere geböerende tidt der achte dagen gekamen is, jennige Fracht edder Lichtinge angenamen hedden edder dat se van Huss wehren edder tho Fuss gekamen wesende, noch mit geladenen Schepen

[1]) Die Hamburg-Amsterdamer Börtfahrer lagen stets an der Hohen Brücke oder, was nahezu gleichbedeutend ist, beim Neuen Krahn (vgl. z. B. unten Nr. XXIV, Art. 1. 5).

legen, so schall de Jennige, de in der Ordeninge negest folget und syn Schip leddig und ferdich alhier thor stede hefft, alsobalde tholeggen, by Poene van 25 Marcken und darentbaven in einem Jhare in der Böerte nicht tho farende.

12.

De Schippern, solange se in der Ladinge liggen, schölen schuldig syn, van dem Morgen bett up den Avent by erem Schepe tho bliven, uthgenamen dat se den Middag thor Börse gaen mögen, und wo einig Schipper, alldewile he in der Ladinge licht, solckes nicht dede, sondern in de Herberge edder anderswor drincken ginge, de schall jedesmahl, so vaken solckes befunden wert, verboeren dre Marck luebsch.

13.

Van vorspecificeerden Peenen und Straffen (so van dem Havemeister Geerdt Cramer, welcken von Einem Erbaren Rade up disse ordninge und dat dersulvigen allerdinges geböerlich nagelevet werde, vermoege sines Eedes vlitige achtinge thogevende bevalen, ingefordert, ock getreulich upgeteekent werden schölen) schall hebben dieser Stadt Chemerije ein dordendeel, de Armen ein dordendeel und de Angevere ein dordendeel.

14.

Up dat ock de Coopluede weten mögen, worna se sick in betalinge der Fracht an de Schippern, so up ere Boerte faren, tho richtende, so hefft Ein Erbar Rath geordenet und ordnet crafft dieses, dat de Schippern, so in dieser Böerte fahren, mögen nehmen und entfangen von allen Waaren und Coopmanschoppen, alse herna volget, wol ringer, averst nicht mehr, by Poene van 25 Marcken, und in einem Jhare in der Boerte nicht tho farende.

Specification

des Lohns vor de Schippern, so up ere Böerte van Hamborch up Amsterdam und van Amsterdam up Hamborch fahren, des Sommers angaende den 19. February / 1. Marty, und dürende bett up den 21. September / 1. Octobris, und des Winters van 21. September / 1. Octobris bett up den 19. February / 1. Marty

	van Hamborch up Amsterdam. Sommerloon. Gulden. Stüver.	van Hamborch up Amsterdam. Winterloon. Gulden Stüver.	van Amsterdam up Hamborch. Sommerloon. ℳ β	van Amsterdam up Hamborch. Winterloon. ℳ β
Asche, Dantziger edder Königsberger de Last	5.—	5.10	5.—	5. 8
Asche, Rigische, de Last	3.10	4.—	3. 8	4.—
Pottasche, de 100 ℔	—. 4	—. 4½	—. 3	—. 3½
Lynsaet, Noete, Hersegörte, de Last.	4. -	4 10	4.—	4 8
Grave Tonnen na advenant				
eine Last Hering				
eine Last Sepe	4.10	5.—	4. 8	5.—
eine Last Tonnenfisch				
eine Last Bücking	—	—	4. 4	4.12
eine Last Terve edder Weiten	5.10	6.—	5. 8	6.—
eine Last Roggen	4.10	5.—	4. 8	5.—
eine Last Garsten	3.10	4 —	3. 8	4.—
eine Last Haveren	2.10	3.—	2. 8	3.--
eine Last Tallich, 12 smale Tonn. up de Last	4.10	5.—	4. 8	5.—
eine Last Sement, 12 smale Tonn. vor eine Last	—	—	4.—	4. 8
eine Last luebsch Beer	6.10	7.—	—	—
eine Last Hambörger Beer	6.10	7.—	—	—
eine Last Issländischen Traen				
Muscovische Traen, 8 Uxöveden vor eine Last	5.—	5.10	5.—	5. 8
eine Last Pick veerbandt, und veerbandt Teer	5.—	5.10	5.—	5. 8
eine Last Pick edder Prüssisch Teer	3.—	3 10	3.—	3 8
eine Last Pick dobbelt bandt	4.—	4.10	4.—	4. 8
eine Pipe Mumme	1.10	1.15	—	-
Tallich in Vaten de 100 ℔	—. 4	—. 5½	—. 4	—. 4½
ein Quarteer Negelken, Muscaten blomen edder dergeliken	1.10	1.15	1. 8	1.12
eine bale Peper	1.—	1. 5	1.—	1. 4

	van Hamborch up Amsterdam.				van Amsterdam up Hamborch.			
	Sommer-loon.		Winter-loon.		Sommer-loon.		Winter-loon.	
	Gulden.	Stüver.	Gulden.	Stüver.	ℳ	β	ℳ	β
eine Bale Nöte, Muscaten Rumpen und Gallen	—	10	—	12	—	8	—	10
eine Casse edder Canaster Canneel de 100 ℔	—	10	—	12	—	8	—	10
eine Bale Spaensche Sepe	—	10	—	12	—	8	—	10
ein Crappe edder Mebael de 100 ℔	—	4	—	4½	—	3	—	3½
ein Bale Engefer van ungefehr 500 ℔	1	—	1	5	1	—	1	4
Annyss, Commyn, Mandelen, Ryss de Bale	—	10	—	12	—	8	—	10
Smack de 100 ℔	—	3	—	3½	—	2½	—	3
Pastel de Bale van ungefehr 200 ℔	—	5	—	5½	—	4	—	4½
Wass de 100 ℔	—	5	—	5½	—	4	—	4½
Bresillien Campechi und allerhand Holt de 100 ℔	—	4	—	4½	—	3	—	3½
Elephanten-Tenen de 100 ℔	—	5	—	5½	—	4	—	4½
Couchenille von 100 ℔	1	—	1	5	1	—	1	4
Indigo de 100 ℔	—	12½	—	14	—	10	—	12
Copperoet edder Allun in vaten edder balen von 100 ℔	—	3½	—	4	—	2½	—	3
Corinten in vaten edder balen de 100 ℔	—	5	—	5½	—	4	—	4½
ein bale Canefass	—	15	—	18	—	12	—	14
eine Pipe Oelie edder Spanisch Win	2	—	2	5	2	—	2	4
eine Pension edder Uxövet na advenant								
ein Uxövet Brandewin edder Oliven	1	—	1	5	1	—	1	4
Frantzsch Wyn ein Vatt	2	10	2	15	2	8	2	12
Rinsch Wyn ein Voder	5	—	5	15	5	—	5	12
eine Toe-Last	3	15	4	10	3	12	4	8
eine Tonne Honing	—	12½	—	15	—	10	—	12
ein Quarteel Terpentin	—	15	—	18	—	12	—	14
eine bale Cattun de 100 ℔	—	9	—	10	—	7	—	8
eine Tonne Sallm	—	12½	—	15	—	10	—	12
ein Vatt Pelterye	3	15	4	—	3	12	4	8
ein Coffer von 13 banden	2	5	2	15	2	4	2	12
andere na advenant								
Mölensteine ein 18 der dat stücke	5	—	6	—	5	—	6	—
Sucker in Vaten van 100 ℔	—	6½	—	7	—	5	—	6
Bresillien Sucker de Kiste	1	5	1	10	1	4	1	8
Canary edder Madera Sucker de Kiste	1	5	1	10	1	4	1	8
ein Packe Candiss Sucker van 16 Pack.	3	—	3	10	3	—	3	8

	van Hamborch up Amsterdam.		van Amsterdam up Hamborch.	
	Sommerloon.	Winterloon.	Sommerloon.	Winterloon.
	Gulden Stüver.	Gulden. Stüver.	ℳ β	ℳ β
ein Packe Englische Laken edder Bayen dat stücke	—. 6	—. 6½	—. 5	—. 6
Kirseyen dre vor ein	—	—	—	—
Schollen in Tonnen	—	—	—. 2½	—. 3
Schollen in Mandelen von 3½ voet	—	—	2. 8	3.—
droege Indische Huede dat Stucke	—. 5	—. 5½	—. 4	—. 5
Capo Veerde 3 vor 2				
ein Kip schwedische edder denische Huede	—. 3½	—. 4	—. 2½	—. 3
ein Kip holländische Huede	—. 4½	—. 5	—. 3½	—. 4
ein Vatt Garn, ein Vatt Linnen 4 g.	4.—	4.10	4.—	4. 8
Kisten na advenant.				
ein Vatt Norinbergerye	3.10	4.—	3. 8	4.—
ein Vatt Fustein	3.—	3.10	—	—
Zwillich in Vaten edder Kassen na advenant.				
ein Packen van 48 in 50 Stücke Oestersche Laken	4.—	5.—	—	—
Andere Packen na advenant.				
ein Sack Oestersche Wulle van 8 in 900 ℔	5.—	6.—	—	—
ein Veerder Sack van 100 ℔	—.15	—.18	—	—
eine grave edder englische Tonne	—.15	—.18	—.12	—.14
Bockfelle den decker	—. 4	—. 4½	—. 3	—. 3½
Schincken in vaten van 100 ℔	—. 5	—. 5½	—. 4	—. 4½
eine Tonneken dobbelt blick	—. 7	—. 8	—	—
eine Tonneken enckel blick	—. 3½	—. 4	—	—
ein bont Stangen Stael, edder ein Tonneken Stael	—. 3	—. 3½	—	—
Copper edder Iserdraet, loss edder in vaten ... de 100 ℔	—. 4	—. 4½	—. 3	—. 3½
ein Vatt Copper edder Latteren »	—. 3	—. 3½	—	—
geschlagen Kopper »	—. 4½	—. 5	—	—
Roll-Kopper »	—. 2½	—. 3	—	—
Ketels, se sin loss edder in vaten »	—. 5	—. 5½	—. 4	—. 4½
Pannen »	—. 5	—. 5½	—. 4	—. 4½
Koppern Platen »	—. 2	—. 2¼	—	—
Hart Isern »	—. 2	—. 2¼	—	—
Roem und Staff Isern »	—. 2	—. 2¼	—	—

	van Hamborch up Amsterdam. Sommerloon. (Gulden. Stüver.)	van Hamborch up Amsterdam. Winterloon. (Gulden. Stüver.)	van Amsterdam up Hamborch. Sommerloon. (ℳ β)	van Amsterdam up Hamborch. Winterloon. (ℳ β)
ein Korff Seretsche Rosinen .... ein Korff Malgausche Rosinen .... ein Koppel Vigen .... Tonnelein Vigen	—. 4	—. 4½	—. 2½	—. 3
eine Tonne Amedam	—.15	—.18	—.12	—.14
Syrop ein Quarteel van ungefehr 1000 ℔	1. 5	1.10	1. 4	1. 8
Madrilschen Syrop edder dergeliken vate, dat vatt...	3.—	3.10	3.—	3. 8
Tin an blöcken edder in vaten de 100 ℔	—. 4	—. 4½	—. 3	—. 3½
Loott von 100 ℔	—. 2	—. 2	—. 1½	—. 1½
eine Glase Kiste..	4.—	4 10	—	—
ein Vatken Erde edder Sulfur... ...	1.—	1. 5	—	—
ein Vat holten Lepels edder ander Holtwerk	2.10	2.15	—	—
eine bale roe side .... eine bale örgen side................	2 10	3.—	2. 8	3.—
ein Casse Fluel edder Armesim van 10, 11 edder 12 stücken.........	2.10	3 —	2. 8	3.—
ein Kasse golden edder sulvern lacken	2 —	2.10	2.—	2. 8
Siden Cammelotten und Torkisch Groffgron de bal	2.—	2.10	2.—	2. 8
eine grave Tonne mit Schwinshaer .	—.15	— 18	—	—
ein Packe Carpetten van ordinari gröte	4.10	5.—	—	—
Hennff van 100 ℔	—. 8	—. 9	—. 6½	—. 7
Vlass, Tauwerk, Cabelgarn, de 100 ℔	—. 8	—. 9	—. 6½	—. 7
Buspoeder de 100 ℔	— 12	— 14	—	—
Salpeter de 100 ℔	—. 4	— 4½	—	—

Item de Güdere, darvan de Fracht alhier nicht gespecificeert iss, belangende, soferne de Coopman und Schipper wegen der Fracht nicht können accorderen, so schall desulvige Fracht stahn up discretion der Olderlueden.

Orkündtlich hebben wy Börgemeistere und Rahtmänne bavengedacht unser Stadt Signet hierunder tho drücken bevalen.

Decretum in Senatu et publicatum den 25. Septembris Anno Christi Sösteinhundert und därtein.

Abschrift. Comm Dep. Protokoll.

II.

Supplik der Alten der Schiffergesellschaft an den Rath. 1670. März 14.

Ew. p. werden sich annoch groessgünstig erinnern, wie dass dieselbe am 29. December des 1668sten Jahrs die hochstnützliche Bört-Ordnung, wornach sich so woll Ein Ehrb. Kauffman als auch Schiffer zu richten haben solten, de novo confirmiret und zu Jedermennigliches wissenschaft unter dieser Stadt signet publicieret und öffentlich an der Börse auffhengen lassen.

Ob nun zwaer biss anheero demselben also würcklich mit Kauffleute und schiffer guten Contentement und vergnügen nachgelebet worden, so haben sich doch neulich einige wiederspenstige gefunden, die bey denen Herren Oberalten dieser Stadt sich beklaget, als ob das Liensaet schleunig fohrtgesant werden müste, damit es bey Zeiten zu Markt kehme, und nicht so viel Börtschiffe parat weren, die solches einnehmen und wegführen könten (›welches aber wieder die Warheit ist, angesehen Börtschiffe genug verhanden sein, wenn nur desfalls bey dem Börtmeister gebührende Anmeldung geschehen were‹), auch es ferner auff ein und ander unbegründetes und fälschliches Vorgeben, als ob die Bört der Kauffmanschaft seer hinderlich und schädlich were, bey woll gemelten Herren Oberalten dahin gebracht, dass dieselbe, als welche von der Bört-Ordnung und Zustande im geringsten nicht informieret geweesen, und ihren falschen anbringen Glauben gegeben, consentieret, das Liensaet in anderen schiffen zu laden, worauff dieselbige Leute nicht allein Liensaet, sondern auch andere Güter und Wahren zu der Bört grossen Schaden und Nachtheil heuftig in anderen schiffen geladen haben. Wie nun wir desfalls bey den Herren Oberalten unss beschweeret, und ihnen die bewantnuss dieser wegen vollenkömlich remonstrieret, haben wir zwaer von denenselben zur Antwort bekommen, dass sie solches nicht gewust hetten, sonsten sie darin nicht hetten consentieren wollen, inzwischen aber ist der Bört-Ordnung grosser schade und Nachtheil dadurch wiederfahren, und werden diejenigen Schiffer, welche solch Leinsaet und andere Güter eingeladen, selbige woll nicht wieder heraussgeben. Damit aber diese gute, von Ew. p. de novo geconfirmirte und publicirte Bört-Ordnung ferner ungeschmälert und in vollen vigore verbleiben möge: So gelanget an Ew. p. unser unterdienstliches Suchen und Bitten, dieselbe geruhen hochgunstig allsolchen fernern Eingriff eusserst zu steuern und zu wehren, unss bey dieser guten Ordnung kräftiglich zu schützen und selbigen einfölgig die ernste Versehung zu thun, dass hinführo keiner ausserhalb der Bört das geringste, es sey Liensaet oder was es wolle, laden müge; dann, zu geschweigen, dass diese schiffere, welche das Liensaet und andere Güter eingeladen, nicht einmahl alle Bürgere sein, sondern nur auff ein Zeitlang schutzgeld geben, so dass die Stadt wenig geniess davon hat, zu dem alte

schmacken haben, da hergegen kein Schiff in die Bört auffgenommen wird, welches nicht zuvor, ob es gut und tauglich, von unss besehen und befunden worden, und also Ein Ehrb. Kauffman weit besser mit der Bört, welche wiedrigenfalls dazu antworten muss, alss ausserhalb derselben versehen, so müssen wir auch vermuhten sein, und wird wahrhaftig geschehen, dass, wo die geringste ruptur ferner in der Bört geschehen solte, unsere Schiffe zu Amsterdamb nicht würden zugelassen werden, ein Stück zu laden, wie unsz solches schon zu meermahlen gedreuet, E. E. auch vor diesem weitleufftiger remonstrieret worden, wordurch dann die Nahrung von der Stadt, als welche ohnedem täglich geringer wird, gantz und gaer weggebracht werden würde.

Wie aber E. E. als unsere von Gott vorgesetzte Obrigkeit solchem Unheil gerne vorkommen werden, also versehen wir unss hierin gewieriges Erhör und sein hergegen erböttig, dass, wenn Ein Ehrb. Kauffman sich nur bey dem Bört-Meister angeben wird, die Anstalt zu verfügen, dass er umb den Preiss in der Fracht auch mit so bequemer Ladung, als ers ausserhalb der Bört immer haben kan und mag, bedienet und versehen werden soll. Womit E. E. dem Schutz des Höchsten zu allen obrigkeitlichen Wollergehen empfehlend und verbleibend.

E. E.

unterdienstwilligste
Alten der Schiffergesellschaft
alhie.

Hamb., 14. Martii 1670.

Concept. Commerz-Bibliothek, Sammelband: Holl. Beurtordnung.

III.

Entwurf einer Instruction für den Gildeknecht Schomaker zu seiner Reise nach Holland, verfasst von den Commerzdeputirten. 1700. Juli 9.

Weil die Börtordnung von Ao. 1613 das eigentliche Fundament ist, worauf die beeden Städte Amsterdam und Hamburg sothane Beurtfahrt zu ihr und der ihrigen beneficio de concert mit einander angeleget, als muss solche auch nothwendig pro norma dienen, und wann der von Ao. 1598 publicirter Schragen, darauf sie im 7. Art. gedachter Boertordnung sich referiren, solte können, es sey hier oder zu Amsterdam zur Hand geschafft werden, so würde vielleicht noch mehrere confirmation beyzubringen seyn, dass beede Städte die Ein- und Ausladungs-Plätze, mit nichten aber an denen Rivieren die Ein- und Ausladungen geschehen, und gleichwie Magistratus der Stadt Amsterdam in vielen Willkeuren und Ordonnantien, so in den getrückten Tractat zu ersehen, aus denselben Grund es lassen continuiren, bis Ao. 1673 den 30. January, da die-

selbe eine einseitige Ampliatie, nemlich op de Revieren van dien, beyfügen wollen, so ist doch solches mit der alten Ordonnance nicht convenabel, denn gleichwie Magistratus der Stadt Amsterdam nicht zu vordenken, dass Sie der ihrigen bestes suchen, also lebt man auch der gänzlichen Zuversicht, es werden dieselbe keinesweges zugeben, dass auch einer andern alten privilegirten Reichsstadt als Hamburg solten ihre uhralte Beneficia entzogen, und die Handlung in Confusion gebracht werden, gestalten dann, wann man diese Affaire als unpartheyisch einsiehet und nach der aequität ponderiret, so müssen auch diejenigen rationes, welche Magistratus zu Amsterdam zur ampliatie von Zeit zu Zeit denen ihrigen zum besten beyfügen wollen, als Nebenpuncta angesehen und vor einseitige novationes erkannt werden, und so es denenselben freystunde, in praejudicio tertii dergleichen zu formiren, so musste auch folgern, dass man gleichmässige Befugnisse auch alhier hiezu halte.

Weiln dann weder der Stadt Amsterdam noch dem dortigen commercio geringstens kein Vortheil darauss erwächset, ob die sowoll passirende als repassirende Wahren alhie oder anderswo ein- und aussgeladen werden, sondern es kömmt nur auf einige aussländische, auch theils costige eigennützige Kauffleute an, welche durch dergleichen neue passages mit denen Ausländern dergleichen contraventiones zum grossen praejuditz sowoll des costigen als auch hiesigen Commercii en general haben unternommen; dergleichen usurpationes dann auch, wie wir geringstens nicht zweiflen, manchen ehrlichen Kauffmann a costi gar nicht mit! sondern allerdings missgefällig; welches zur genüge mit Briefen könte bewiesen werden; allein wie Sie gesehen, dass einige wenige eigennützige Handelssleute sich dieses ungeziemenden Mittels bedienet, umb ihnen alle Nahrung und Commissiones zu entziehen! sind dieselbe auch hiezu bewogen worden.

Wann dann nun im geringsten nicht gezweifelt wird, Magistratus zu Amsterdam in Beleuchtigung dieser Affaire zur Administrirung der Justice und aller Billigkeit, dergleichen Contravenirung nicht weiter zuzustehen, sondern es bey der uhralten Böert-Ordnung beeder löblicher Städte Amsterdam und Hamburg es allerdings verbleiben zu lassen, und nicht zugeben, dass auch hiesige gute Stadt und dero Einwohner solten in ihrem von vielen Seculis wohlhergebrachte Gerechtsahmen gevioliret werden; in Betracht! dass bey dereinst gar vielen und langen Jahren zwischen beeder Städte Amsterdam und Hamburg gepflogenen Commercien und entretenirung der alten so heylsahmlich verordneten Beurt-ordonnance dem Magistrat zu Amsterdam, en reguard die dortige Licenten weit schwerer sind dann alhier! also auch vielmehrere avance gehabt, welches wohl zu erwegen, (»da doch, wie schon angeführt, dass Commercium zu Amsterdam generaliter und insonderheit allen honneten realen Kauffleuten, die des Vaterlandes besten und des Commercii auffnahm zu

befodern suchen, mit nichten es zum praejuditz gereichen könne«) die hiemit gesuchte Confirmation der alten Böertordnung zuzustehen, und die dagegen eingerissenen Missbräuche zu aboliren und abzuschaffen, so ist man von hiesiger Seiten auch erbötig, alles Menschenmögliche zu contribuiren, wass zur Auffnahme des bisshero zwischen diesbemelten beeden Städten so sehr in Verfall gerahtenen Commercii nur wird ersonnen werden können, damit nechst göttlicher Hülfe Magistratus zu Amsterdam würcklich den guten effect befinden werden.

Wann dann auch die Stadt Amsterdam in diesen billigen Gesuch nachdrückliche Verordnung zur manutenence der soviel Jahre beliebten Börtordnung (welche unserseits sancte unterhalten) würde belieben zu machen, auch durch alle nöhtige Executions-Mittel ihre Unterthanen zu deren würklichen observantz anhalten würden, wolte man abseiten der Stadt hinwiederumb dahin bedacht seyn, dass auch in allen denen die Beurtfahrt angehenden Ansuchungen, welche von andern Städten in ihrer Nachbahrschaft in präjudice der Stadt Amsterdam, gesucht werden möchten, nicht gewillfähret, sondern wir vor wie nach, wie bisshero also auch künftig, stricte über solche Böert-Ordnung halten.

Hamburg den 9ten Julij 1700.

Deputirte des Commercii.

Commerzdep. Protokoll.

IV.

Eingabe von Amsterdamer Kaufleuten an Bürgermeister und Rath von Amsterdam. 1700.

Aan d'Ed. Grootachtb. Heeren Burgermeestern ende Regeerders der Stadt Amsterdam.

Geven met behoorlijcke reverentie te kennen d'ondergeschrevene Coopluijden binnen deser Stede, handelnde op Hamburg, dat sij veel maelen ondervonden hebben en meer en meer toeneemt, dat de Beurt-Schippers varende van hier op Hamburg ende oock van daer weder herwarts, ordinarie onderwegen haer ophouden om goederen uijt hun Schepen te lossen ende oock te laeden, t'welck seer nadelig is voor de Negotie, om dat verscheijde maelen gebeurt is, dat door het selve niet alleen veel tijdt versuijmt werd, soo dat de Goederen op haer behoorlijcke tijdt op de Marckt niet konnen zijn, maer dat oock door het selve ophouden en tijdt versuijmen de wind veranderende en contrair werdende, de Schepen lang onderwegen konnen blijven, en principaal des winters, als wanneer door die ophoudinge de Schepen met de goederen soude konnen overwintern, sonder tot Hamburg te komen, daer sij andersints, soo sij recht toegeseijelt hadden, volgens hun plicht tot Hamburg souden konnen geweest hebben, behalven dat door het openmaken van de luijcken,

om goederen te lossen off laeden, bij regenachtig weer de Coopmanschappen nat worden en bederven, en oock somwijlen werden omgehaelt, omgeschmeten en verplaetzt, om bij d'andere goederen, die onderwegens uijt gelost moeten werden, te konnen komen, dat dan oock bijsonderlijck in teere Coopmanschappen veel tijdts veel schade veroorsaekt, ende nopende alle het welck de Supplicanten en veele andere Cooplieden merkelijcke Intresse en nadeel hebben, gelijck die gantsche negotie daerdoor koomt te lijden, waeromme de Supplicanten gaerne souden hebben, dat soowel bij U. Ed. Grootachtb. als bij de Regering van Hamburg daerin wierde voorsien, weshalven de Supplicanten aen U. Ed. Grootachtbaere met alle eerbiedigheijt versoeken, de saeck met de Regeringe off Magistraet van Hamborg sodaenig te schicken en dirigeren, dat de Beurt-Schepen van hier op Hamborg en van daer weder terugh komende onderwegen hare luijcken niet sullen mogen openen, veel min goederen lossen off laden, maer gehouden sullen zijn, hare reijse na haer gedestineerde Plaatzen ten spoedigsten voort te setten, t'welck doende

David Giffenig.
Pieter Corfinius.
David Oker.
Beck en van Wesel.
Gerbrand Coornhard.
Peltz en Japin.
Jacob Bas
Pietro van Uchelen.
Daniel Lindheijmer.
Claude Lovis de Surmont.
Wouter Ooster.
Matthijs en Pieter Bartels.
Jan Ferdinand Crop.
Jan Hendrych Muijsken.
Barthme Muijsken.
Balthasar van Walbeecq.
Jan Brand.
Jan Witte.
Goedschalck en Pieter Kops.
Coenraed Block en Soon.
Willem Spruijt.
David van Halmael.
Christoffer Schlaaff.
Jan Adriaensen Stockhoff.
Adriaen Stockhoff.
Martin Luders.
Cornelis de Meyere Junior.

Joan Rauwenhoff.
Isaac Staats.
Daniel Fruijt en Soon.
Dirck Cock Cornelis.
Pieter Scholten.
Pieter van Castricum.
Carlos Cocq.
J. v. Tarlinck.
Pr. de Clercq.
Abraham Romswinckel.
Balt. Ringemberg.
Willem en Hendr. van Uchelen.
Gasparo Schelcken.
Jean Daniel Heusch.
Jacob Oortman.
Jacques du Peyrou de Jonge.
Pr. Godefroy.
Jean le Carpentier.
Pierre le Boyteux.
Pierre Got en Comp.
Jean Philibert.
Brians en frères.
Jean Henry Huguetan.
Jan Barth. Rietman.
Daniel Pichot.
Jan Eggebrecht.
Nicolaus Oker.

Renaud Brand.
Jacob en Matt. Christoffers.
Jacob Muhl.
Jeronimo van Zuijlen.
Aernold de Coertz
Egberd Thising.
Cornelis de Mayere.
Cornelis van den Bosch.
J. François d'Orville.
Henry Behn.
Abraham Grell.
Pieter Blesen en Comp.
J. de Vogel Thomassoon.
Jan van Louw.
Gerard Mayden.
Pieter Calckberner junior.
P. Testas.
Pieter de Knuyt.
Johannes de Vogel.
Isbrand Bruijn.
Gerard Hilckens.
Johan van Diepenbroeck.
Claes Wolff.
Jacobus de Lange.

Com. Dep. Prot. 1700. Sept. 27; mitgeteilt vom Gildeknecht.

V.

Eingabe, von dem hamb. Resident Hüneken und Amsterdamer Kaufleuten dem Rat von Amsterdam überreicht als Antwort auf die Klage dortiger Schiffer. 1700.

Replique op de voorstel en swarigheeden ingebracht door eenige Amsterdamse Beurt-Schippers vaarende van daer op Hamburgh, in haar requeste overgelevert aen Haar Edl. Groot Agtb. d'Heeren Burgem. van Amsterdam, om daer door soveel aen haer was teverydelen de billijke claghten en versoek van redres van de Edle Hoogwijsen Raat der Stadt Hamburg over de Contraventie door de Beurtschippers gepleeght tegens de Beurtordinantie bij maniere van Conventie tusschen de Steeden Amsterdam en Hamburgh Anno 1598 en bij renovatie Ao. 1613 gemaakt.

Seer billijck wordt geoordeelt te zijn de claghten van de Edl. Hoogw. Raat der Stadt Hamburgh tot Amsterdam gedaen aen de Ed. Gr. Aghtb. Heere Burgem. en aen d'Heere Commissarien van de Buijtelantsvaerder aldaar, dat de Beurt-Schippers van Amsterdam naer Hamburgh gedestineert niet als voor deesen direct nae haere gedestineerde plaats zeijlen, maar op de Elff op differente plaatsen comen te lossen, soo tot Glückstadt, Staden, Altena etc., waerdoor het reght, dat van onds aen Hamburgh competeert, werdt bénadeelt, de goederen derwaars gedestineert werden opgehouden, en so spoedigh niet in Hamburgh coomen, als deselve anders soude connen doen. De swaarigheden, die de Beurtschippers in hun request daarteegens inbrengen, bestaan in substantie in de volgende exceptie off swarighede:

1) dat de goederen naar de plaatse onderweeg op de Elff gedestineert met voordaght boven in't schip gelaeden en voor de handt werden gehouden.

2) dat de Evers van Glückstadt, Staade en Altena gereet leggen en praecies oppassen om deselve goederen overtenemen, waar door ten hoogsten maar 3 à 4 nijren tijts doorgebrocht werdt, t'welck geen ophouden can genaemt worden.

3) dat deese praetensie der Stadt Hamburgh is een nieuwigheijt, en dat de Beurtordinantie van den Jare 1598 ende Confirmatie van dien in den Jaare 1613 daervan niets spreecken, veel weijniger het selve verbieden.

4) dat wanneer deese praetensie aen Hamburgh wierde toegestaan, de Coopliedens haare Goederen (op Gelückstadt, Stade en Altena gedestineert) in de Beurt-Scheepe op Hamburgh niet souden laden, om de Tollen van Hamburgh incoomende en uijtgaande niet onderworpen te zijn.

5) Maar dat die van andere Steeden als Haarlem, Hoorn, Enckhuijse ende Harlinge genoeghsaeme vaertuijgen souden aenleggen, om die plaatse op de Elve te bevaeren, te meer dewijl dat hier geen occasie is om gansche Ladinge op de meergemelde plaatse te becoomen, als met teveel verloop van tijt.

6) dat de Coopliedens van Amsterdam haren Handel op Duijtslant aen die van Hamburgh niet gaarne soude willen ontdecken.

7) dat zij Supplianten altoos met weijnigh vraght sonde moeten varen, en de Beurt-Ordinantie van alle aght dagen te vertrecken (gelijk nu) niet soude connen voldoen, nogh oock met haare familie connen bestaen.

8) sulckx dat het voorverhaelde versoek van Hamburgh seer ondienstigh sonde weesen voor de Commercie deeser Steede, de Beurt meer verergeren als verbeteren, en de Suppliante haare Brootwinning doen verliesen.

Om de ongefondeertheijt van deese boovenstaende stellinge aen te toonen, so dient tot oplossinge van het:

1) dat de Stückgoederen, die in de Hamburger Beurtluijdens tot Amsterdam worden geladen, (op seer weijnige na) alle aen boort werden gebraght, niet alleen op den lesten dagh, wanneer zij moeten vertrecken, maer selver na de middagh en tegens den avend, so dat het haer onmolijck is nette distinctie te maeken, om de goederen naar differente plaatse gedestineert te onderscheijde, en de Schippers alsdan de vraghtbrieven der goederen nogh niet hebben, die zij eerst t'avonts van de schuijtevoerders krijgen, naar dat de scheepe gelaeden zijn, de Schippers oock merendeels selver bij het laden haerer scheepe niet sijn, derhalven meer gesien werdt naar goederen, die best bij malckaender stuwen, als wel naer die op distincte plaatsen gedestineert sijn, so dat die door't heele schip worden verdeelt, en so het somtijts gebeurt, dat op eenige weijnige goederen de naem van Glückstadt, Stade off Altena gemerckt staet, en sulckx bij haar werd geobserveert, so worden de goederen doorgans in de Boegh gelaeden, en als die ter gedestineerde plaatse werden gelost, so

moeten dogh wederom andere goederen uijt het midden naar voere gebracht werden, om het schip bij zijn last te krijgen, om bequaem te connen seijlen.

Op het 2) dat de Everluijdens tot Glückstadt, Stade en Altena de tijt niet connen weeten, wanneer de Beurtluijdens aencoomen sullen en derhalven niet altoos connen gereet zijn, 't zij dat deselve dickwils niet bij de handt zijn, off de Coopluijden off Factors absent off bij regenachtigh off stormigh weer off Zon-off Festdaegen belet worden te lossen, daar bij gemerckt, dat de goederen in't schip verdeelt zijn, so ist sulckx claar genoegh aftenemen, dat het in geen 3 à 4 uijren can geschiede, gelijk zij seer abusivelijk voorgeven, dat ten hoogsten die tijt daertoe maer vereijst wordt, daer het ter contrarij consteert, dat Schipper Barent Hendricksz (d'eerste der tekenaers van het request) en Schipper Jan Laurense Keijser en meer andere nogh dit Jaar voor Altena alleen ten minste twee daegen met lossen hebbe doende geweest, waerdoor d'eerste in Hamburgh nogh eenigsints wierde gecalangeert, als hebbende een zeecker Coopman, de een partij razijnen in hem hadde, daermeede seer geprejudiceert. En in't affcoomen naar Amsterdam, naar dat haer tijt in Hamburgh uijt is, gebeurt het menighmael, dat zij acht daegen en langer voor Altena alleen blijven leggen, om meerder ladingh inteneemen, 'twelck dan heen en weerom de goederen per Amsterdam en Hamburgh seer prejudiceert, door het openen van de luijken dickwils in natt weer, door t'omroere van teere goederen, het tardeeren onderweegh, dat door opcoomende contrarij winde, invallende vorst by geval langh can dueven, tot groote prejuditie van de negotie en verderffelijcke goederen.

Op het 3) dat deese pretensie wort beschuldigt als off het een nieuwigheijt was, om dat de Beurt-Ordinantie van 1598 en 1613 daarvan niet sprecken, veel minder sulck lossen op de Elff verbieden, so is sulckx dat de bovengemelde Beurt-Ordinantie bij Conventie tusschen beijde steede Amsterdam en Hamburgh is gemaakt en in Amsterdam is genaemt geworden Beurtordening van daer op Hamborgh, en die in Hamburgh is genaemt Beurtordnung anff Amsterdam, sonder dat eenige andere steede onderweegh in consideratie coomen; maar om sluijckerijen en tardering van de reijs voortecoomen, is wel expresselijck bedongen, dat de Schippers 't zij tot Amsterdam off Hamburgh (naar dat haar Beurttijt uijt was) nergens 't zij buijten de Boom off eenige plaatse onderweegh geen goederen meer sullen mogen inneemen, op seeckere considerabele Boete daerteegens gestatueert. En so is die Beurt gerustelijck en florisant aghtervolget, tot dat het d'Eed. Gr. Achtb. Magistrat van Amsterdam belieft heeft (sonder twijffel op abusivelijcke persuatie van eenige baatsughtige Coopliedens) in den Jaare 1673 separatelijck (sonder communicatie aen die van Hamburg te geven) de voorgemeldte Beurtordinantie van Anno 1613 te ampliere en in het eerste articul laten influere: »Beurt-

ordinantie op Hamborg off de reviere van dien«, waardoor dan van tijt tot tijt de geconvenieerde Beurtordinantie is gecontravenieert, tot seer groot nadeel van de Stadt en Comercie van Hamburgh, door het lossen onderweegh van diversche goederen op diversche plaatse, dat van tijt tot tijt so is toegenoeme, voornaementlijck omtrent de lossingh en herladingh voor Altena, dat Hamburgh dat dorp (dat ten tijde van de meergemelde Conventie misschien nogh niet is gekent geweest) nu beginnen te dughten, dat by continuatie van tijt dat selve so maghtigh werdt, dat alle voorsorge om die Contraventie wegtenemen te vergeefs sullen zijn, om dat zij sterck toenemen en misschien in korte Jaren in staet zijn sullen, om selver scheepe op alle plaatse aenteleggen en aftelaeden; — daartegens men in de voorgemelde Conventie geen particulier articul heeft gemaeckt, also men deese voorvallen niet conde voorsien, maar 't verbot in 't laden onderweegh geeft genoegh deselve intentie omtrent de lossingh te kennen, gelijck dan oock de voorsz. Magistraet van Amsterdam in de gemelde separate ampliatie van Ao. 1673 Articul 9 gelieven te statueeren, dat geen Beurt-Schippers binnen de Zegaten deser Landen coomende onderweegh geene goederen sullen mogen lossen, so is het heel billijck, dat sulcks aen Hamburgh mede werdt toegestaen.

Op het 4) om de tollen van in- en uijtgaen van Hamburgh te ontgaen wert dan deese Contraventie gesustineert billijck te zijn, die nogtans in Hamburgh so moderaet zijn als can geweest worden, gevende de goederen daer naer de waarde als $^3/_4$ ten hondert voor 't incoomende en $^3/_8$ pcto voor 't uijtgaende recht, zijnde voor in en uijtgaen t'zamen $1^1/_8$ Pcto, daer en boven woerden de goederen getaxceert naar welgevallen, met seer weijnige Exempele van aenhalingh, om dat deselve te weijnigh getaxceert zijn, ten waar van alte groote extravagantie, so dat men de Lasten van in-en uijtgaende reghten na de juijste waarde de goederen niet hooger can taxceeren als $^3/_4$ Pcto, en bij de waerde te betaalen is 't hoogste dat daer betaalt werdt, dewijl eenige goederen by't stuck betalen, dat veel minder uijt comt, als voor een Baele peper 12 stuijvers, voor een Vadt gaeren (die dickwils 2, 3 à 4000 güldens waert zijn), maar een Rijxdaalder. Sulcke geringe oncosten sonde de Coopluijdens affhouden, daer haere goederen in de Stadt Hamburgh beter bewaart, en als nogh beter Commoditeijt van Veerluijdens (om haer goederen verder te landt en van scheepe te water op te senden) te hebben is, te meer nu onlangs bij Conventie tusschen zijn Ceurv. Doorl. van Brandenburgh en de Stadt Hamburgh een gereguleerde vaart naar boven is gemaakt.

Op het 5) weegen de Stuckgoederen dat die door andere schepe naar de voorsz. plaatse soude gebraght worden en de Beurtluijdens deselve moete missen, dat can door goede voorsorge voorgecoomen werde, en sal d' Edl. Hoogw. Raat der Stadt Hamburgh aen haere zijde alles contribueeren, wat tot behoudenis der Amster-

damse Beurtschippers sal connen dienen, bij verbieding aen aendre Schippers haer hoofftvraghten in Hamborgh te soecken, die bevonden worden, dat eenige stuckgoederen op eenige plaetz op de Elff gelost hebben, off andere voorsorge daar omtrent te statueeren, die tot voordeel van d'Amsterdamse Beurt sal connen strecken, gelijck haer E. H. W. nu onlangs noch gedaen hebben, op de kraghtige instantie aen haar gedaen door d' Edl. Gr. Achtb. Magistraat der Stadt Haarlem, om een gereguleerde Beurt-order tusschen haer opterichten en te statueeren, dat haer E. H. W. nogh niet hebben willen aengaen, om die van Amsterdam niet te prejudiceeren.

Op het 6) belangende dat de Coopliedens van Amsterdam niet gaarne aen die van Hamburgh haare negotie op Duijtzlant sonde willen ontdecken, is seer flaau, soo moeten se oock jaloers zijn van die van Altena, want die zijn mede te dughten, en andere Steden meer, daer de goederen moeten passeeren. In Hamburg behoeft men in't passeeren geen goederen te noemen, men taxeert maar de waarde daarvan, de Hamburgers hebben oock niet noodigh de negotie van Duijtzland van die van Amsterdam te leren, om dat veele van haare Coopliedens selver op de Jaarmarckten van Franckfort, Leijpzigh en andere reyse en deselve frequenteere.

Op het 7) dat de Schippers altoos met weijnigh vraght soude moeten vertrecken, off haere Beurtorder van alle aght daegen te vertrecken niet sonde connen waernemen: Is niet te dencken, dat door deese herstellingh soude verslimmeren, want dat is haar tot leetweesen, eenige voorgaende Jaren meer als te veel voorgecoome, dat zij met weijnigh Vrachtgoederen hebben moeten vertrecken, niet teegenstaende zij niet precies alle acht daegen vertreecken, maar nu ordinarij 1½ weeck blijven leggen, oock well twee weecken, sodat zij haar sleght bestaan niet sullen connen leggen aen deese veranderingh, maar veel meer aen de baatsuchtige Nieuwigheeden van sommige, en aen de slappe negotie, die men teegenwordigh heeft, en eenige tijt heeft gehad, maar ter contrarij 't sal haar een groot gemack aen brengen, om direckt te mogen varen, gelijk eenige Beurtschippers selver bekennen, wel 100 guldens te willen geven, als dit doorgingh, om de moeijlijckheeden te ontgaen, die zij onderweeg op de Elff daaroover hebben, en sonder twijfel zijnde wel sulcke onder de tekenaers van 't request, die misschien door een driftige geanimeert zijn, om te teeckenen, sonder dat sze weten wat het is.

Op het 8) wat schaede sulckx nu aen de negotie van Amsterdam sonde connen geven, can ick niet sien, ten waar men over de beswaarnis van de ¾ Pcto wilde spreken, daervoor zij haar goederen in beter bewaringh becoome, daernevens bequaemer en menagienser occasie om te versenden, dat nogh beteren sal als de versending over Hamburgh wederom begint in gewoonte te coomen.

Derhalven wordt door haar Edl. Hoogw. d'Heeren Burgemeesteren en Raat der Stadt Hamborgh versoght, dat haar Edl. Gr. Agtb. de gemelde Conventie van A° 1613 gelieven met haer te renouvelleren, en alle andere Ampliatie particulier gemaakt te vernietigen, maar dese wederzijts te amplieren met een verbot, dat de Beurtschippers (vice versa) haare luijcken niet sullen mogen openen, veel min eenige goederen onderweegen lossen, maar reght toe reght aen ten spoedigste na haer gedestineerde Lossplaatz te seijlen, op dat de principale ladingh om minder goederen niet coomen te lijden, en Hamburgh in haar out reght niet langer wordt geprejudiceert, dewijl zij als nogh rijn dragende de onkosten van de Elve te tonnen en te bakenen, op dat nogh in tijts is 't mogelijck magh voorgekoomen werde, dat Altena de Stadt Hamburgh niet teveel drückt, moeten der eenige goederen nae de voorsz. Steeden van Amsterdam gesonden worden, die connen de Beurtluijdens van Hamburgh met Evers of ander vaartuijgh bestellen, off connen door d' Eijgenaers van Hamburgh affgehaalt worden, gelijck voor deesen is geschiet, en wat faciliteijt d' Ed. H. W. Raat der Stadt Hamburg sullen connen doen om alle Inconvenientien wegtenemen, die eenigsintz tot schade van de voorn. Beurtschippers off de Commercie der Stadt Amsterdam soude connen strecken, sal (soveel met eenige gevoeghlijckheijt geschieden can) gedaen worden.

Com. Dep. Prot. 1700. O.t. 18.

VI.

Reglement en Ordonnantie voor de Schippers en Beurtluijden varende van dese Stad op Altona en Hamburg en van daar herwaarts. Haarlem 1702. August 23.

1) Eerstelijck dat alle acht dagen een schip sal varen van hier op Altona en Hamburg, ende alle thien dagen van Altona en Hamburg op dese Stad, ingang nemende met den eerste Maert tot den laesten October, en van den eersten November tot den laesten Februarij alle veertien dagen, soo van Altona en Hamburg op dese Stad, als van dese Stad op Altona ën Hamburg.

2) Dat den Beurtman in lading leggende niet langer sal mogen leggen ofte laden als tot Donderdagh, of soo lang tot dat de schuijt, die Donderdagh 's morgens van Amsterdam afvaert, aengekomen sal sijn, en als hij dat goet dan heeft ontfangen, soo sal hij genootsaeckt zijn die selfde dagh van de Beurt af te vaeren, en geen eenig stuck goed meer mogen laden, soo hier als van Amsterdam, of hij sal sijn boeglegger moeten te vreden stellen, of soo hij sulx quam te doen buijten kennisse van sijn boeglegger, sal voor soo veel Koopluijden hij quam te laden oock soo veel mael vijff en twintig guldens verbeuren, ten profijten van de gemene gildebos.

3) Dat soo het quam te gebeuren, dat er geen meer als twee schepen tot Haerlem, Altona of Hamburg waren, sal niemant van de Beurtschippers een koopvragt, te weten een Koopman toebehorende, mogen aennemen, maer soo sij met haer drien waren, soo sal degene, die de boeglegger was, de koopvragt moeten laden en de andre hem in ordre moeten volgen, om in de beurt te laden.

4) Dat soo tot Altona of Hamburg, op de Elve, eenige koopvragt quamen voor te vallen op Haerlem ofte eenige plaetse op de Hollandsche Provincie, sal de boeglegger als vooren mogen laden.

5) Dat wie van de Beurtluijden eerst tot Haerlem en Altona komt, deselve sal de voorlading hebben, en sal verstaen werden de eerste tot Haerlem gekomen te sijn, dewelcke twaelff uuren eerder en voor dat de volgende Beurtman of Beurtluijden komen te arriveeren, binnen dese Stad sal wesen aengekomen, gelijk oock verstaen sal werden, dat die eerst tot Altona sal wesen gearriveert, vervolgens aldaer de voorladinge hebben, dewelcke twaelff uuren voor de volgende Beurtman ofte Beurtluijden sijn ancker voor de Heer Dircks[1]) sijn packhuijs sal hebben laten vallen, en bij aldien twee of drie of meerder Beurtluijden, binnen de gemelte twaelff uuren, gesamentlijck binnen de Stad van Haerlem quamen te arriveeren, of haer ancker tot Altona voor de Heer Dircks sijn packhuijs lieten vallen, soo sullen de gesamentlijke Beurtluijden om de voorladinge looten.

6) Dat oock geen boeglegger eenig goet sal mogen laden, voor en aleer de Beurtman sijn part daervan heeft, soowel in dese Stad als tot Altona, op peene als vooren.

7) Voorts werden de gemelte Schippers en Beurtluijden gelast en geordonneert, sick punctuelijck naer de voorsz. poincten te gedragen en deselve preciselijck naer te comen en te achtervolgen, en doen naercomen en achtervolgen.

8) En werden tot executeering van dit Reglement mede gequalificeert, gelijck gequalificeert werden bij desen, Deken en Vinders van 't Groot Schippers Gilde alhier.

Actum ter Camere den 23. Augustus 1702. Present alle de Heeren Burgermeesteren.

Archief d. Stad Haarlem. No. 315. Inventaris; 2. afdeel.

VII.

Die hamburgischen Commerzdeputirten an den Rath. 1716. August 5.

Magnifici etc.

Wann die Schiffer nenlich angebrachtermassen E. E. Kauffman verwehren und disputirlich machen wollen, dass er ein oder mehr

[1]) Er scheint bei der Bört besonders beteiligt gewesen zu sein; im Herbst 1701 war er in Holland, wie Isaac van Hoven an Del Boe berichtete.

kleine Schiffe in der Rüse nach Amsterdam befrachten möge, und sich desfalls auf die A° 1650 den 28. Octobr. publicirte Böert-Ordnung und insonderheit auf den Art. 6 derselben vermeintlich beziehen wollen, so sind Deputatie auff Instantz des gantzen löbl. Commercii gemüssiget, E. Hochweisen Raht nachdrücklich zu remonstriren, dass eine sothane Böert-Ordnung dem Commercio in hoc passu nicht praejudiciren könne noch müsse, anderntheils aber das Interesse dieser guten Stadt und des gemeinen Commercii erfodere, das in puncto der Rüse-Frachten bey ein oder andern bey Stückgütern zu laden nicht dienlichen Gütern, insonderheit bey jetzigen Zeiten allen fall eine Aenderung gemacht werden müsse. Soviel nun das erste betrifft, so ist es bekandt, dass die Deputation des Commercii erst in A° 1665 fundiret, folgbahr das gesambte Corpus Commercii von solcher Zeit an erst im Stande gewesen, bey jeden Vorkommenheiten ihre Intresse ordentlich per Deputatos beobachten und E. Hochweisen Rathe vortragen zu lassen, dahero dann tempore publicationis der obbesagten Böert-Ordnung (welche A° 1650 und also 15 Jahr vorher gewesen, ehe sich beständige Deputati Commercii alhier gefunden) derselben nicht wiedersprochen noch des Commercii Interesse dabey genugsahm observiret werden können. Nachdehm aber obbesagtermassen beständige Deputati Commercii erwehlet worden, so ergeben die Protocolla, dass man abseiten Commercii jeder Zeit, wenn dieser Punct rege gemacht worden, dem 6. und 7. Articul dieser neuen Böert-Ordnung contradiciret und dem Kauffman seine uhralte Freyheit in puncto der Rüsefrachten reserviret, dahero dann derselbige in geruhiger Procession derselben allemahl geblieben, und diese Articuli niemahls zur Observantz gediehen, wie denn Commercium desto mehr Uhrsach zu solcher Contradiction gehabt und noch hat, als in der Boert-Ordnung de A° 1613 Art. 7 schon den Kauffleuten oder Factoren (ungeachtet damals schon errichteten Böert) ein Schiff hier auf Amsterdam zu befrachten frey gegeben worden, vor itzo nicht zu gedenken, dass in genere alle Einschrenkungen einem freyen Commercio höchst nachtheilig sind. Diesem tritt ferner bey, dass das Commercium solcher Freyheit unmöglich entbehren könne, massen die Böert bey denen Stück-Gütern zwar ihren Nutzen hat, und sonderlich auf die Conservation der Böert-Leute und Schiffere regardiret, in welcher Absicht auch der Schragen oder die Liste eingerichtet ist, bey denen groben Wahren aber und denen, welche viel Raum erfodern und in Quantität abgeschiffet werden, desgleichen bey denen, welche bey Stück-Gütern in einem Schiffe abzuladen unrathsam, e. g. Theer, Trahn etc., keine Statt haben könne, massen solche Wahren, ob sie wohl viel Rusie und Leccasie geben und grossen Raum erfodern, und dadurch die Stück-Güter beschediget werden, dennoch von keinem solchen Wehrt sind, das sie die grosse Frachten, welche den Boert-Leuten respectu der Stück-Güther in

ihrer Liste beygeleget, tragen können, nicht zu geschweigen, das solche Wahren, die schleunig in Quantität übergeführet werden müssen, grossen Schaden leyden müsten, wenn sie durch die langsahme Fahrt der Böert-Leute aufgehalten werden solten, denn die Böert-Leute haben bekandtermassen alhier ihre Liegetage, gehen hernach nach Altona und nehmen da wieder Wahren ein, womit soviel Zeit verlohren gehet, das inzwischen ein appart geheurtes Schiff seine gantze Reise thun und ablegen kann, wie denn in solcher Absicht auch vermuthlich in der A° 1650 publicireten Böert-Ordnung Art. 6 dem Kauffman Korn, Holtz und Saltz ausserhalb der Böert zu versenden frey gelassen worden, und die Holländer (obgleich sie gleich mit in der Böerte stehen und E. E. Magistratt der Stadt Amsterdam desfals viele strenge Mandata emaniren lassen) sich täglich der Rüse-Frachten mit ihrem Hering etc. ungehindert bedienen, anderer dabey vorkommenden Umständen vor jetzo nicht zu gedenken: so wäre es auch endlich unbillig, wenn man dem Commercio diese Freyheit disputiren wollen, massen sich dasselbe ohne den geringsten Nutzen davon zu haben mit denen Oneribus der Bedienten, insonderheit des Gildeknechtes, welchem alle beladene ausgehende Schiffe contribuiren müssen, beschweret, und ob zwahr vorgeschützet wird, das der Schiffer solches bezahle, so dienet doch zur Antwort, das der Kauffman solches in den Frachten tragen müsse, wie darüber mehrmahlen Klage geführet worden.

Ob nun zwahr gleich hieraus sattsahm erhellet, dass die Böert-Ordnung de Ao. 1650 dem Commercio in seiner unentbehrlichen Freyheit nicht praejudiciren könne noch müsse, und, wenn man sich ungeachtet solcher trifftigen Raison dennoch auf dieselbe beruffen woltte, in puncto der Rüse-Frachten nohtwendig eine Änderung darin gemacht werden müsse, so wird doch quoad membrum posterius die Nohtwendigkeit desselben aus dem nachfolgenden sich noch heller zu Tage legen. Denn es ist unstreitig, dass dieses Zwang-Mittel auff Instance der Schiffer zu einiger weniger Böert-Leute Avantage in gedachtem Anschlage gesetzt worden zu solcher Zeit, da eins mit dem Commercio darüber nicht behörlich conferiret werden können, anderntheils aber man noch an keinen Transito gedacht. Nunmehro aber, da der Transito nicht allein errichtet, sondern auch Gott Lob! biss daher glücklich zu dieser guten Stadt und des Commercii Besten succediret, würde es wieder E. Hochw. Rahts und der Erbgesess. Bürgerschaft dabey gehende gute Intention gereichen, wenn dadurch indirecte das freye Commercium gehemmet werden solte, welches doch unausbleiblich daraus fliessen müste.

Denn wenn die Leute die freye Versendung der groben Wahren in quantität mit behörlicher Menage alhier nicht mehr finden können, so suchen sie die alten Wege wieder, fahren die Stadt vorbey und befrachten ihre Schiffe an frembden Orthen nach eigenem Belieben und Wohlgefallen, welches eben der gerade Weg sein würde, den

mit so vieler Mühe und Arbeit bisshero in so gutem Gange gebrachten Transito auf einmahl wieder unter die Füsse zu bringen, wobey den fast nicht zu begreiffen stehet, wie es müglich sey, dass eine gantze Republique an ihrer Zoll-Gerechtigkeit zum besten des Commercii etwas nachgiebet, eine eintzige in solcher Stadt befindliche Societät, nehmlich die Schiffer-Gesellschaft einen nie in praxin gekommenen Articul ihrer Böert-Ordnung jetzund de facto einführen und dadurch Macht bekommen solte, dem der Stadt so nützlichen Transito schädlich zu fallen und dessen völligen Wachsthumb zu hindern, da man doch zum besten der Boert-Leute in vielen Dingen durch die Finger siehet und duldet, dass sie auf der Nachbahrschaft, ja gar in unserm Rummelhaven, ohne dass die Stadt das geringste davon profitiret, frembde Güter aus und einladen; solche und dergleichen der Stadt und dem Commercio höchst-schädliche Attentata und Unternehmungen der Schiffer nun sind umb so viel weniger zu dulden und nach zu geben, als diese Leute, wenn sie den Kopf erst hinein krigen, mit dem gantzen Leibe hernach durchdringen wollen, wie sie denn dem Transito noch mehrere Hinderungen zu machen getrachtet, wenn sie die zwischen Harlem und Altona fahrende Böert-Leute, die sich vor hiesigen Kauffleuten persuadiren lassen, hereinzulegen, umb die Garn-Fässer, welche durch den Transito hereingelocket worden, einzunehmen, zu obligiren getrachtet, sich eidlich zu erklähren, dass kein Guht, so von Harlem nach Amsterdam gesandt würde, darunter begriffen wäre, welches die Harlemmer zu thun sich nicht schuldig erachten, sondern viel lieber in Altona bleiben wollen da denn die Garn-Fässer, so in der Stadt sind, ihnen wohl hinaus gesandt werden müssen. Hieraus ist leicht abzunehmen, wie sehr die Frembde hiedurch abgeschrecket werden, sich fernerhin des hiesigen Transito zu bedienen!, und was darf man sich verwundern, dass Benachbahrte solchem der Stadt so nützlichem Werke contraarriren, wenn unsere eigene Mitbürger demselben selbst so viele, Hinderungen in den Weg legen?

Solchem nach da aus obgesetzten Gründen sonnenheiter erstrahlet, dass dem Commercio ihre alte unentbehrliche und billige Freyheit zu Ablad- und Befrachtung eigner Schiffe mit groben Wahren in Quantität zu lassen, demselben kein Praejuditz zuzufügen, die nie quoad hoc punctum in Praxin gekommene Böert-Ordnung de A⁰ 1650 auch demselben nicht praejudiciren könne noch müsse, und allenfalls der von Raht und Bürgern beliebte Transito der Wahren es nicht leyde, dergleichen Einsperrung des freyen Commercii einzuführen, sondern selbige, wenngleich biss dahero dergleichen geschehen wäre, welches doch unerweisslich, aufzuheben und aus dem Wege zu räumen: als wolten Deputati Nahmens des gesambten Commercii E. Hochw. Raht dienstlich ersuchet haben, diese Sache zur gründlichen Untersuchung an die zur Verbesserung des Commercii verordnete Deputation hochgeneigt zu verweisen, damit solcher

gestalt die Freyheit des Commercii reifflich erwogen, beybehalten und in Auffnahm gebracht, dahingegen die Schiffer-Alten von ihren neuerlichen Unternehmungen abgehalten werden mögen.

Comm. Dep Protokoll

VIII.

Renovatie en Ampliatie van het Reglement en Ordonnantie voor de Schippers en Beurtluijden varende van de Stad Haerlem op Altona en Hamburgh en van daer herwaerts. Haarlem 1723. Mai 25.

Art. 1) Eeerstelijck dat niemand van de Beurtluijden van dese Stad op Altona en Hamburg sal mogen laden, dan op sijn beurt, en dat hij oock sal moeten hebben een goed schip, wel voorsien van anckers en touwen, sijle en andre gereetschappen, sulx dat der koopluijden goederen droog en wel geconditioneert overgevoert mogen werden, ende dit alles tot discretie van Deken en Vinders van 't Groot Schippersgilde, of andre die daertoe sullen werden gecommitteert.

Art. 2) Item dat alle veertien dagen een schip sal moeten varen van hier op Altona en Hamburg, ingang nemende met den eerste Maert tot den laesten October, en van den eersten November tot den laesten Februarij alle maenden.

Art. 3) Item het eerste schip sal in de Beurt moeten aenleggen den eerste Dingsdag in Maert ende den tweede Maendag daer naer afleggen en daegs daernae t' seijl gaen, om sijn reijs te vervorderen, ten ware dat de Kaerslade, die Saterdags 's avonts te vooren van Amsterdam afvarende, nog niet was aengecomen, als wanneer den beurtman sal mogen blijven leggen en de goederen daer uijtcomende overnemen, sonder anders eenige goederen meer te mogen laden, soo hier als van Amsterdam, of soo hij sulx quam te doen, en de gesijde Dingsdag niet en quam te vertrecken, buijten kennisse en consent van Deken en Vinders van 't Groot Schippers Gild voornoemt, sal, voor sooveel kooplnijden hij quam te laden en soo veel dagen hij bleef leggen, oock so veel malen vijff en twintig gulden verbeuren, ten profijte van de gemeene Gilde-Kas.

Art. 4) Item de winterbeurten sullen ingaen met primo November, ofte soodra den schipper, die de laeste veertien dagen sal comen de doen, sal sijn afgevaren, en dan mede moeten afvaren den eersten dagh van de volgende maend, ten ware de Kaerslade, daegs te vooren van Amsterdam afgevaren, mede nog niet was aengecomen, als wanneer hij daer sal mogen wagten, in maniere en op peene als vooren.

Art. 5) Item sullen de Beurtluijden de goederen, haer eerst aengepresenteert of aen boort gebragt werdende, moeten aennemen en in haer schepen laden, sonder eenige goederen, hoedanig die

soude mogen sijn, te refuseren, en sullen de contraventeurs voor de eerste mael in een jaer in de beurt niet mogen varen en voor de tweede mael voor altijd daervan versteecken blijven.

Art. 6) wie 3) von 1702.
Art. 7) wie 4) von 1702.
Art. 8) wie 5) von 1702.
Art. 9) wie 6) von 1702.
} vgl. oben No. VI.

Art. 10.) Item, indien het gebeurde, dat een of meerder van de Beurtluijden voor den eersten November of December binnen dese Stad was gearriveert en 't wilde opleggen, om niet eerder te varen als in de Somer-beurt (ingaende met primo Maert), sal of sullen alsdan in die tusschentijd niet weer mogen aenleggen, ten ware dat er geen schepen binnen dese Stad waren of binnen wijnig dagen stonden te koomen, en dar nog niet sonder kennisse en consent van Deken en Vinders voornoemt.

Art. 11) Item, sullen de Beurtluijden, die met haer ledige schepen voor primo Maert binnen de Stad Haerlem haer bevinden, met den anderen op de Gildekamer van 't Groot Schippersgild voornoemt moeten looten, wie in de eerste beurt na primo Maert sal moeten aenleggen en afvaren, en soo vervolgens.

Art. 12) wie 7) von 1702.

Art. 13) wie 8) von 1702.

Actum ter Camere den 25. Meij 1723.

Present de Heeren Willem Lakeman, Hendrick Haeswindius, Pieter van der Camer en Mr. Cornelis van Valkenburg, Burgermeesteren der Stad Haerlem.

Archief der Stad Haarlem, wie VI.

IX.

Notifikation des Hamburger Raths, an der Börse angeschlagen. 1723. Oktob. 11.

Demnach E. E. Raht die Holländische Schmack- und andere Schiffere supplicando klagend zu vernehmen gegeben, was massen bey ihrer Ankunft sie von denen hiesigen Kauffleuten und Factoren über die Gebühr, ja bissweilen 2 à 3 Wochen mit Loschung der anhero geführten Wahren aufgehalten und durch solche Verzögerung in grossen Schaden und Nachtheil gesetzet würden, anbey umb Abstellung sothaner Unordnung und Determinirung einer gewissen Zeit, binnen welcher ein Jeder seine Wahren löschen zu lassen schuldig seyn müsste, geziemend ersuchet: als hat Derselbe nach geschehener der Sachen Untersuchung beliebet und zu Jedermanns Nachricht hiemit notificiret und kundmachen wollen, dass besagte Kauffleute und Factores ihr in sothanen Schmack- und andere Schiffe geladene Wahren binnen 12 Werkeltage löschen zu lassen

schuldig, in Entstehung dessen aber die Schiffer ratione der übrigen Liegetage schadeloss zu halten pflichtig seyn sollen. Actum et Decretum in Senatu publicatumque sub Signeto Lunae d. 11. Octob. Anno 1723.

Comm. Dep. Protokoll.

X.

Die Commerzdeputirten in Hamburg an den Rath 1744. November 30.

Eines Hochedl. und Hochw. Rathes Conclusum d 26. Octob. a. c., in puncto der wieder aufzuhelfenden Börtfahrt haben Deputati Commercii dem Ehrb. Kaufmanne fordersamst zu communiciren nicht ermangelt, welcher für die von Ampl. Senatu hierunter geäusserte hochobrigkeitliche Vorsorge für die Wohlfahrt unserer Handlung verbundenen Dank abstattet.

Der Ehrb. Kaufmann erkennet, an deme zu seyn, dass die Aufrecht-Erhaltung derer mit andern Mächten und Republiquen zum Besten des Publici getroffenen Verträge und errichteten Güter-Ordnungen mit aller Sorgfalt gehandhabet werden müsse; wo aber die veränderte Conjuncture oder der augenscheinlich anwachsende Eingriff der benachbarten Plätze den wahren Endzweck und die Wirkung solcher Verträge entkräftete, so schiene demselben nicht übel gethan zu seyn, wenn unter einiger Connivenz, bis zu völliger Wiederherstellung der alten hergebrachten Rechte und Verträge, nur vor der Hand dem gegenwärtigen Uebel gesteuret und dem weiteren Einrisse mehrer Unordnungen vorgebeuget würde.

Die Börtfahrt mit Amsterdam und Bremen befände sich dermahlen in dem quaestionirten Casu. Der grösste Theil unserer Commissionen wäre bereits in der Altonaer und Harburger Händen, und dieses aus keiner andern Ursache, als weil selbige weder an unsere Ordnungen noch an den Börtmann gebunden wären, sondern mit dem ersten auf Vertreck liegenden Schiffe ihrer Freunde Commissionen expediren könnten, so aber mit dem Börtmanne nicht zu hoffen stünde, als welcher, weil er, aus angeführter Ursache, währender Liege-Tage seine volle Ladung nicht bekäme, sich dieselbe völlig, ja sogar biss über die Luken zu erhalten, in Altona oder sonst in der Nähe amusirte, und mithin den geschwinden Transport der Güter, woran dem auswärtigen sowohl teutschen als Amsterdamer Freunde doch hauptsächlich gelegen, verabsäumte, und dadurch, wie leyder! noch ein frisches Exempel (da ein, mit einem Borkumer in Altona zugleich in Ladung gelegener Börtmann, durch sein unerlaubtes längeres Verweilen fünf Wochen später, als jener zur Stelle gekommen) am Tage lege, die noch wenigen Commissionen von dieser guten Stadt abzöge, angesehen schon jetzo die positiven Ordres über

Speditions Güter sowohl aus Amsterdam als Teutschland, in Börtleute zu laden, ihren hiesigen Correspondenten verböthen.

Der propren Handlung würde nicht minder ein empfindlicher Stoss durch solche Zögerung der Börtleute zugefüget; massen, wenn in Holland Schiffe nach den westlichen Theilen auf Vertreck lägen, denen noch ein oder anderer Articul fehlete, so von hier aus, jedoch mit der expressen Ordre, committiret würde, solchen mit dem erst abgehenden Schiffe oder Börtmanne abzusenden, alsdann der Hamburger Kaufmann nicht im Stande wäre, seiner Freunde Ordre so prompte nachzuleben, wie der Altonaer oder Harburger bey seiner Freiheit thun könnte, als welche letzteren den unsrigen bey solcher Gelegenheit immer vorfischeten und es nunmehro so weit gebracht hätten, dass die, in vorigen Zeiten, zur Aufnahme und Nutzen unserer Commission- und Propre-Handlung, mit der Republique Holland wegen der Börtfahrt errichteten Pacta, bey jetzigen Zeitläuften viel mehr zu dem endlichen Ruin derselben gereichen müssten; es sey denn, dass der Börtmann durch schleunige Beförderung der Fahrt und Unterhaltung dichter Schiffe die, durch seine langwierige Zögerung, Fremden in die Hände gerathenen Vortheile wieder zu recuperiren suchte, wodurch denn auch vielleicht die durch desselben eigene Fahrlässigkeit in Abfall gerathene Börtfahrt hoffentlich restituiret werden möchte; welches aber nimmermehr zu erreichen stünde, so lange die Börtleute ihre Ordnung im An- und Ablegen nicht hielten, und nach Verlauf ihrer hiesigen Liegetage noch andrer Orten Ladung suchten, und solchergestalt ihren Untergang selbst beförderten.

Wenn demnach jemand durch die vernachlässigte Börtfahrt leiden müsse, so geschähe solches aus eigener Schuld der Börtleute; und dieser wenigen halben wäre doch bedenklich den Kaufmann, Mäkler, Ewerführer, Arbeitsmann, und selbst den Zoll in Gefahr zu setzen, weil dieser ihr Verlust weit grösser und nicht wieder herzustellen, jene aber durch fleissige und schleunige Bedienung des Kaufmannes ihrer alten Vorzüge in kurtzem wieder theilhaftig werden könnten.

Es gelanget dannenhero an Einen Hoch-Edlen und Hochw. Rath nomine des Ehrb. Kaufmannes Deputatorum Commercii dienstliches Ersuchen, Derselbe wolle Hochgeneigt geruhen: in Ansehung der Conservation der annoch wenigen auf unserer guten Stadt haftenden Commissionen, und zu Beförderung der propre-Handlung, in stricter Handhabung der alten Bört-Ordnung, nicht nach der in vorbesagtem Concluso verhängeten Rigueur zu verfahren, hingegen aber die Börtleute dahin anzuhalten, dass selbige sogleich nach Endigung ihrer Liegetage ihre Reise, ohne anderer Orten zu weiterer Ladung anzulegen, antreten müssen.

Comm. Dep. Protofoll.

XI.

Erklärung und Verpflichtung der Börtfahrer.
1751. März 17.

Nachdeme die von Einem Hochedlen und Hochweisen Rathe dieser Stadt unterm 28. Octobr. des 1650. Jahres publicirte und öffentlich affigirte Boert-Ordnung der von Hamburg auf Amsterdam zwischenfahrende Schiffere seit geraumer Zeit in starken Verfall geraten, daran aber höchstens gelegen ist, dass sowol zu mehrerer Sicherheit und Bequemlichkeit eines löbl. Commercii als auch zu besserer Aufnahme sothaner Boert-Fahrt die erwehnte Boert-Ordnung wiederhergestellet und unverbrüchlich aufrecht erhalten werden möge: als geloben wir untenbenannte Bört-Fahrer samt und sonders, dass wir nicht alleine die Eingangs gedachte Bört-Ordnung in allen Stücken aufs genaueste befolgen und derselben unverbrüchlich geleben wollen, sondern verpflichten zu desto mehrerer Sicherheit eines löbl. Commercii uns zugleich samt und sonders und zwar ein jeglicher in Kraft seiner eigenhändigen Unterschrift hiermit, dass, sobalde die geordneten acht Tage, welche wir in der Ladunge zu liegen haben, abgeloffen sind, ein jeglicher, dem die Ordnung trifft, es mag sodann der Wind gut oder contrair seyn, die Luken schliessen, einfolglich mit seiner in solchen acht Tagen eingenommenen Ladung fordersamst recta nacher Amsterdam, ohne ausserhalb der Stadt zu setzen, viel weniger irgend ein Stück Gut, wie gross oder klein es auch seyn mögte, weder hier noch sonst anderwärts einzunehmen, absegeln und, da er deme entgegen gehandelt zu haben betreten würde, freywillig für ein jedes dergleichen nach den bestimmten acht Tagen übergenommenes Stück Gut in fünfundzwanzig Mark lüb. Strafe verfallen seyn und solche ohne einige Einrede an die Ehrsame Oberalten der Schiffer-Gesellschaft, bey paratester Extrajudicial-Execution erlegen wolle und solle, mit wollbedachter Verzicht aller ihme dawieder zu Statten kommen könnenden Rechts-Wohlthaten, wie die Namen haben oder erdacht werden mögten.

Geschehen in Hamburg den 17. Martii 1751.

Roelf Frericks.
Harm Jans van Meglen.
Hinrich Steenblinck.
Teunis Roeloffs.
Faake Janssen.
Markus Claessen.
Olfert Janssen.
Pieter Elders.
Marten Holst.

Aus Protokoll der Schifferalten im Handelskammer-Archiv, Mappe C.

XII.

Vergleich zwischen den Amsterdamer Börtfahrern und den Schiffsmaklern. 1764. Sept. 7.

Demnach von der hiesigen Gilde der auf Amsterdam von hier mit Stückgütern fahrenden Boertleute zur promtern Expedition derer Kaufmanns-Güter und zur Verhütung des Eindringens der sogenannten Böhnhasen der Entschluss bey nahmhafter Poen gefasset worden, dass ein Boertmann bey Sommers-Zeit nicht länger als zehen und im Winter nur vierzehen Werkeltage allhier in der Boerte oder Ladung liegen solle, solcher Entschluss und Verfügung auch von einer wohllöbl. Commerce-Deputation gebilliget und sub dato den 26. May öffentlich an der Börse bekannt gemachet und affigiret worden; so ist ferner als eine Folge von ersteren unter Endesunterschriebenen Schiffsmaklern und Boertleuten nachstehende Convention und Vergleich wegen der von den Boertleuten an erstere für ihre Befrachtung zu entrichtenden Courtage unter ihnen verabgeredet und festgestellet worden, nemlich folgender Gestalt und also: dass ein jeder Beurtmann, der sich von den unterschriebenen Maklern befrachten und bedienen lässt, an denselben eins für alles, er mag voll seyn oder nicht, wenn er seine Luken schliessen muss, zehen Mark Hamburger Courant überhaupt an Courtage bezahlen und entrichten wolle; wogegen die Endesunterschriebene Makler sich verbindlich machen und versprechen, keinem Böhnhasen, er sey wer er wolle, irgend ein Stück Gut zuzubringen, sondern dafür zu sorgen, dass den Boertleuten der Verdienst auf keine Weise entzogen, sondern sie sobald als möglich expediret werden.

Zur mehreren Festhaltung und Bekräftigung des vorstehenden Vergleiches ist selbiger nicht nur von beyden Theilen eigenhändig unterschrieben, sondern auch mit Vorwissen und Approbation Einer Wohllöbl. Commerce-Deputation dieser Stadt errichtet und geschlossen worden. So geschehen Hamburg den 7. September 1764.

Damahlen hatten unterschrieben:

Anthony Wüpper.
David Friedr. Brödermann.
Jan Hinrich Brödermann.
Cornelis Dreves.
Aldert Jacobs.
Jacob Pieters Ackermann.
Tierck Gerdes.
Jacob Elderts.
Jürgen Schmidt.

Com. Dep. Protokoll.

XIII.

Commerzdeputirte in Hamburg an Senat. 1771. Febr. 27.

Von den Vorzügen, welche unsere Vorfahren in der Schiffahrt gehabt haben, sind uns jetzo nur noch zweene übrig geblieben, nämlich die Beurt- oder Reihefahrt auf Amsterdam und Bremen.

Es müssen nämlich die Beurtschiffe auf Amsterdam und Bremen halb Hamburger und die andere Hälfte Holländer und Bremer seyn. Niemand hat es sich bisher beyfallen lassen, uns dieses Recht zu bestreiten, und da die Beurtschiffer mit keinem Nebenbuhler zu streiten haben, so könnte man hamburgischer Seite hieraus den Nutzen ziehen, dass, wie in Holland, diese Schiffe hier gebauet seyn, und auch wirklich für hamburger Rechnung fahren müssen. Allein eine gewisse Nachsicht hat es verursachet, dass Fremde diese Hamburger Beurtgerechtsame erhalten können, wodurch die wahren Hamburger gleichsam aus der Fahrt verdränget worden sind.

Von allen Schiffen, die auf Bremen fahren, findet sich gegenwärtig nur noch ein einziges, woran hiesige Einwohner einen Antheil haben. Die übrigen auf Bremen als Hamburger fahrende Schiffer sind zwar mit hamburgischen Documenten versehen, allein so wenig als die Stadt einen Antheil an dem Schiffe hat, so wenig wohnet auch jetzo der Schiffer in deren Gebiete. Wann die Amsterdammer und Bremer Regierung nicht darauf hielten, so würde auch jetzo schon unsere Gerechtsame verloren seyn. In Stade aber hat man es längst gewusst, dass diese mit Hamburger Protection und Flagge fahrende Schiffe nichts weniger wären als das, wofür sie sich ausgeben, dannenhero müssen alle sogenannte hamburgische Schiffe, wann sie von Amsterdam und Bremen kommen, in Stade ebenso wie fremde Schiffe den Zoll für ihre einhabende Waaren bezahlen, obgleich solche hiesigen Bürgern zugehören.

Die Nachsicht entspringet wohl hauptsächlich von dem Gildemeister und Schifferalten. Vielleicht werden letztere zu ihrer Entschuldigung einwenden, es wären nicht genugsame hamburgische Schiffe vorhanden, oder man hätte hier in der Stadt nicht Lust, sich in den mehrerwehnten Beurtschiffen zu interessiren. Hierauf antworten Deputati, dass sie sich anheischig machen wollen, diesen Zweifel völlig zu heben, und dass sie genugsame hiesigen Bürgern zugehörige Schiffe liefern können, um diese Nahrung bey der Stadt zu erhalten.

Eine genauere Untersuchung und strengere Beobachtung unserer Gerechtsame, die Hamburger Beurt-Leute betreffend, kann der Handlung nicht schädlich werden. Denn die Frachten sind bestimmt, und bloss die Menge eingeschlichener fremder Beurtschiffer bewirket es, dass die Schiffe durch das ihnen so lange schädliche Stillliegen, ehe sie die Beurt erhalten, nicht mehr verdienen können. Auf Amsterdam und Bremen darf kein Schiff anders als welches die

Gerechtsame hat, von verschiedenen Kaufleuten Güter einladen. Wie viel sollten die auf Bremen fahrende Schiffe von dem, was zu ihrer Ausrheedung nöthig, wohl hier aus der Stadt nehmen! Ob die Schiffer alle als wirkliche Bürger contribuiren, ist eine Sache, welche die Deputirten nicht untersuchen dürfen. Sie sind allemal erbötig, alle Einwendungen, die etwa gemacht werden sollten, zu heben, und wahrhaftig keine andere Ursache, als bloss dass der Verfall unsers gemeinen Wesens sie so sehr kränket, hat sie zu dieser Vorstellung veranlasset, indem sie befürchten, dass, wenn auf diese Gerechtsame nicht mehr gehalten wird diese Stadt auch diese Beurtfahrt verlieren wird, gleichwie sie der Fahrt auf Berlin und Magdeburg ist verlustig geworden.

Com. Dep. Protokoll.

XIV.

Commerzdeputirte in Hamburg an Senat.
1771. Mai 1.

Es gereicht den Deputirten des Commercii zum Vergnügen, dass ihr in Ansehung der Amsterdamer Beurtfahrt unterm 11. Februar dieses Jahres eingegebener Antrag Eines Hochedlen und Hochweisen Raths Beyfall gefunden hat, und sie werden hierdurch ermuntert, in ihren auf das Beste dieser guten Stadt Handlung und Schiffahrt abzielenden Bemühungen nach ihrem Vermögen fortzufahren.

Sie sind garnicht der Meynung gewesen, dass mit der Bört- oder Reihe-Fahrt auf Amsterdam gegenwärtig schon eine Veränderung zu machen wäre, welche mit eclat geschehen müsste, sondern sie haben bloss die Absicht geheget, dass bey künftig zu geschehender neuen Annahme der Bört-Leute darauf, was die Bört-Ordnung im Munde geführet, gesehen werden mögte. Sie können hiebey nicht umhin, einen gemachten Einwurf zu widerlegen. Man sagt nämlich, man müsse den Fremden die Theilnehmung in hiesigen Schiffen nicht schwer machen. Unterschiedliche Fremde hätten in hiesigen Schiffen Antheil, und da bey der Schiffahrt jetzt überhaupt nicht viel Vortheil sey, so wäre es der Stadt nützlich, wann Fremde in hiesigen Schiffen mit interessirten. Im allgemeinen Betracht stimmen sie dieser Meinung völlig bei und wünschen selbst, dass recht sehr viele Fremde in hiesigen Schiffen Theil nehmen mögen; allein dieses verstehet sich, dass es in solchen Schiffen geschehe, die respectu ihrer Fahrt kein Privilegium exclusivum besitzen, und diese Bewandniss hat es eben mit den Amsterdamer und Bremer Beurt-Schiffen, denen im weitläuftigen Verstande die Gerechtsame einer Post zustehet. Amsterdam und Hamburg haben bis hieher das Recht exerciret, keine andere Schiffe in dieser Bört-Fahrt zu admittiren,

als denen von ihnen dazu eine specielle Erlaubniss ertheilet worden. Die Frachten selbst sind vermöge einer darüber gemachten Rolle festgesetzet, und ein Bört-Schiff bekömmt nach Maasgabe derselben 4 bis 5 mal soviel Fracht, als für welche man ein Schiff von ähnlicher Grösse ausser der Bört erhalten kann. Es ist dahero wohl nichts billiger als dass ebensowohl die Stadt diesen aus der Börtfahrt entspringenden Nutzen für sich behalte, als der Nutzen von der holländischen Post für hiesige Bürger bestimmet ist.

Die Deputirten des Commercii können ferner nicht umhin, den Vorschlag zu erneuern, dass bey künftiger Annahme der Bört-Schiffe es hier auf ähnlichem Fuss wie in Amsterdam gehalten werden möge, nämlich dass die Schiffe auf hiesigem Territorio müssen gebauet werden; denn da, wie schon gesagt, diese Stadt das Privilegium der Fahrt auf Amsterdam besitzet, sollte sie dann auch nicht so vielen Nutzen von derselben ziehen, als nur immer möglich ist? und sobald man keinen andern als hieselbst erbaueten Schiffen die Gerechtigkeit der Beurt ertheilet, wird es hier niemals an Liebhabern fehlen, dergleichen Beurt-Schiffe hier bauen zu lassen, wofür die Deputirten des Commercii allenfals Bürgen sein. Denn wenn die Beurt nicht mit einer so ausserordentlichen Menge Schiffe von hamburgischer Seite überhäuft wäre, welche verursachet, dass manche Schiffe nur einmal im Jahre die Reihe trifft, da sie doch sehr leicht 6 mal diese Fahrt thun könnten: so würde der Nutzen bey den Beurt-Schiffen gewiss ansehnlich seyn. Bekanntlich dürfen von Hamburg keine andere Schiffe, als die hier auf der Elbe gebauet sind, nach Engeland fahren; die auf Engeland gehenden Hamburger Schiffe haben kein Privilegium exclusivum, wie diejenigen, so auf Amsterdam fahren; im Gegentheil werden die Frachten durch die Menge englischer Schiffe sehr heruntergesetzet, und unterschiedliche Waaren können des Zolles wegen in Hamburger Schiffen nicht gefahren werden; des ohnerachtet ist die Anzahl der auf London fahrenden hiesigen Schiffe grösser als Schiffe zu dieser Fahrt nöthig sind.

Der Deputirten des Commercii ihrer Meynung nach wäre also wenigstens ein Versuch zu machen, vors erste keine Schiffe mehr in der Beurt zu admittiren, die nicht auf hamburgischem Territorio gebauet wären. Sie haben hiebey keine andere Absicht, als den leyder! in Hamburg fast täglich abnehmenden Nahrungs-Stand in etwas wieder mit aufzuhelfen, und glauben, dass diese ihre Absicht derjenigen, welche Ein Hochedler und Hochweiser Rath in dem ihnen wegen der Ausrheedung hiesiger Schiffe communicirten Extractu Protocolli vom 18. Januar a. c. zu erkennen gegeben, völlig angemessen ist.

Com. Dep. Protokoll.

XV.

Eid des Hamburger Böert-Meisters.

Ick lave und [schwöre]:

Dat ick diesem Rahde und Stadt will treu und hold wesen und will beneffenst demjenigen, so my vermög mines geschwarenen Eydes als einen bestalten Boert-Mester zu thun oblieget und gehöret, mit allen Fliete darop Achtung geben, dat de im Jahr 1613 twischen düsse und der Stadt Amsterdam angeordneten Boerte nach Inhalt der deswegen unter E. E. Rahts Siegel publicirder Ordnung und Schragen in allen und jeden Articuln und Puncten geboerlick nachgelebet werde. Sunderlik will ick in Acht hebben, dat under den Schipperen, so wegen düsser Stadt toleggen, nemand togelaten werde, so nicht vorher sienen Borger-Eyd geleistet und mit Bewilligung der Toll-Heren op de Rulle gesett is. Imgliecken dat dejenigen Schippers, so in dieser Farth toleggen, sowohl Amsterdamer als Hamborger gode düchtige Schepe und Geretschop, damit de Kooplüde Gödere, so darin geschepet, desfalls ungefahrt syn, hebben. Und wo ick an solcken Schepen einigen Mangel erspören würde, sulx will ick alsobald den Tollheren anmelden, damit hierin Aenderung beschaffet, oft oock alsolcken Schipperen to fahren verbaden werden möge. Ick will oock ane Ansehn jenniger Persohn, Gifft edder Gaben, oft wo sulx sunsten Nahmen hebben mag, alle und jede Straffen, so vermöge gedachter Ordnung verbroecken warden, flietig inforderen und parcelswiese in een daerto gemaeckt Boock getreulick opschrieven und verteeckenen, und wat ick van all solcker Straffe entfangen, alsobald in de darto op den Tollen verordnete Lade averleferen. Ick will ock Nemand mit Afforderung eniges Geldes beschwerlick syn, sundern my an dem mit der Schipper freyen Willen verordneten Lohn, nemlich van enem groten Schepe 2 ℔ und einem klenen 20 ß begnögen laten, my oock sunsten by düssen my anbefahlenen Deenste allerdings flietig, oprichtig, oock nüchtern und beschedentlick bewiesen. So wahr etc.

Undatirt.
In der handschriftl. Sammlung d. Mandate in der Commerzbibliothek; Handschrift.
In den Eidenbüchern derselben Bibliothek findet sich der Eid nicht.

XVI.

Bremisches Raths-Mandat. 1587 o. D.

Von uthländischen Schepen, so losz oder geballastet ankahmen.

Wy Borgermeistere und Rathmanne der Stadt Bremen wollen und gebeden hirmede ernstlich allen und jeden Uthlendischen und frombden Schipperen, so anhero losz oder mitt Ballast beladen ankommen, datt desulven unseren Borgeren thom vorfange sick nicht scholen understahn ohre schepe tho beladen edder frachten tho la-

ten, ehe und bevor unser Borger Schepe alle vorfrachtet, beschepet und beladen sin. Im Falle averst Jemandt der frombden Schipperen hirher beladen ankamen, desulven mogen sovordt up ere Stadt, dar se tho Husz horen, sick vorfrachten und beladen laten, averst anders nergen hen, idt sy den dat unse Schepe alle beladen sin, alse dene idt ehnen ock worhen se willen sick befrachten tho laten frie sin schole. Dar nu Jemandt hir entjegen don und handelen wurde, desulve schall de Fracht verbetert hebben, undt darenbaven in viff Bremer Marck Broke vorfallen sin, so halff de Kemerer und de andere Helffte de arme Schefart tho Bremen inthoforderende hebben werden. Darna sick ein Jder tho richten und vor schaden mach weten tho holden. Datum Bremen Ao. 1587.

Brem. Staats-Archiv.
Auf der Rückseite steht: Extract auß dem Proclamaten-Buch.

XVII.

Bremisches Raths-Mandat. 1592. August 24.

Wy Borgermeister unde Rahtmanne der Stadt Bremen willen und gebeden hiermit ernstlich allen und jeden uthlandischen und frembden Schippern, so anhero loss edder mit einer Last Gudes effte twen, ock sonsten geballastet ankahmen, dat desulven unsern Borgern thom forfange sich nicht schölen understahn, ehre Schepe tho befrachten und beladen tho laten, ehr und bevor unser Borger Schepe alle befrachtet, beschepet und beladen sind; im Fall averst etliche fromde Schippers hieher beladen ankamen, desulven mögen up ehre Stadt, da se tho Huss hören, sick wedderumme verfrachten und beladen laten, averst anders nergen, den it sie den, dat alle unser Börger Schepe beladen edder dat unsere Schipper darhen nicht fahren konden oder wolden. Dar averst Jemandt up andere Haven edder Stede segelen wurde, alse he hier thom Schien vorgegeven, und idt ehme darna averwiset wurdt, schall he darför in straffe werden genahmen. Dewile ock grot missbröck vorfält, mit den frömden tho befrachten des Hervestes und Vorjahrs na Westen, so schölen na düssem dage nene frömde Schippers befrachtet werden, idt were den dat unse Schepe nicht tho Huss weren edder de Schepe der unsern de Kopman tho klene edder tho grott fellen, up sodahne Haven tho laden; sunst schölen de Unsern den Vortoch hebben, doch na Rade der Fehr-Menner, so von Uns dartho verordnet, de ock im Falle bi sodanen befrachtingen enig Twist vorfelle, se derhalven in der güden jedertidt sofern idt möglich thoverglieken hebben schölen, mit der Verwarnung, dar Jemandt darjegen dohn und handelen würde, dat desulve de Fracht darmede verbört hebben und darenbaven in tein Bremer Marck Bröcke, halff den Kemerer und de anderen helffte der Armen Sehfart tho Bremen tho ent-

richten förfallen sin schölen, darna sich ein jeder tho richten und vor Schaden mach weten tho wachten.

Publicatum d. 24. Augusti Anno 1592.

Brem. Staatsarchiv.

XVIII.

Ordnung vom 2. April 1647.

Wir Burgermeistere und Rath der Stadt Bremen thuen kund vor Jedermänniglichen hiemit öffentlich: Obwoll Wir am 24. Augusti Ao. 1592 eine Ordnung wegen der ausländischen und frembden Schiffer, dass dieselbe vor Unsern Bürgern nicht befrachtet werden solten, publiciren lassen, und dannoch vernehmen, dass seither deme in denen befrachtungen viel unordnungen zu verdruckung unserer Sehefahrenden Bürger eingerissen, dass Wir demnach selbige Ordnung aufs Neue übergesehen und auf folgende Weise vermehret und verbessert haben.

1) Anfänglich lassen Wir es bey dem damahls beschehenen Verbot, dass keinem aussländischen und frembden Schiffer, so etwa ledig oder geballastet oder auch mit einer Last Guts beladen anhero kommen muchte, Unsern Bürgern und Schiffern zum Vorfange ihre Schiffe befrachten oder beladen zu lassen unterstehen sollen, ehe und bevor Unserer Bürger Schiffe mit einander befrachtet, beschiffet und beladen sein, kunnen aber nach als vor geschehen lassen, dass selbige frembde ausslandische Schiffere, sie kommen gleich von ihrer Heymat oder von einem andern frembden Orte, sich auf ihre Statt oder Heymat, da sie zu Haus hören, wieder befrachten und beladen lassen, sonst aber nirgents worhin, es wehre dan das aller Unser Bürger Schiffe beladen wehren. Und damit nun solche der frembden Schiffer Beladung oder Befrachtung woll beobachtet und aller Unterschleuf darbey verhütet werden müge, soll dergleichen Beladung oder Befrachtung nicht vorgenommen werden, es geschehe dan mit Vorwissen und Belieben Unserer aus Unserm Mittel, der Bürgerschaft und Schiffer dazu Verordneten, die dan auch fleissige Aufsicht haben sollen, dass selbige frembde Schiffere die eingeladenen Güter auf ihre Statt und Heymat bringen, wohr sie zu Haus hören, und nicht auf andere Plätze; sonst aber, da sie unter solchem Schein auf andere Haven oder Stätte segeln solten, dieselbe auf desswegen eingezogene Kundschaft ernstlich bestrafen.

2) Weiters sollen Unsere Verordnete auch gute Aufsicht tragen, dass Unsere Bürgere und Schiffere gute und dichte Schiffe haben, ehe und bevor sie jenige Fracht annehmen, damit der Kaufleute Güter nicht beschedigt, noch durch Reparierung der Schiffe nach angenommener Fracht die Reise, woran sonst dem Kaufmann wegen seiner Güter, das dieselbe zeitig ins Markt kommen, viel gelegen, verhindert werden mügen.

3) Auf dass auch unsere Bürger, so dan frembde Kaufleute, die ihre Güter zu Unser Statt kommen lassen, mit vortschickung ihrer Wahren auf Holland desto mehr befordert werden mügen, sollen unsere von hier auf Amsterdamb fahrende Schiffere sich darnach anschicken, dass alle und jede Woche ein, zwey, drey oder mehr Schiffe, darnach Güter alhie verhanden, von hinnen abfahren kunnen, und alsovorth an der abgefahrenen stelle andere Schiffe wiederumb zur ladung legen, damit dieselbe nach Ausgang der Wochen ebenmessig von hinnen abfahren, solche Fahrt auch also continuirlich vor sich gehen müge.

4) Da sichs auch zutragen solte, dass Unsere alhie wohnende Schiffere mit einander befrachtet, inmittels aber noch mehr Güter verhanden wehren, auf solchem Fall soll einem frembden Schiffer frey stehen, eine Fracht anzunehmen und die anverdingte Wahren und Güter an Ort und Enden zuführen, worhin es der Kaufmann begehret; wan aber die hierländische Schiffere wiederumb anhero gelangt und mit ihren Schiffen gegenwertig sein, sollen sie den frembden Schiffern wieder vorgehen.

Wir behalten uns aber bevor, diese Unsere Ordnung jeder Zeit nach Unserm belieben zu mindern und zu vermehren, dieselbe auch, nach befindung und erforderung der Zeiten, gänzlich aufzuheben. Urkundtlich Unsers hierunter getruckten Statt-Secrets, so geben nach Christi Unsers lieben Herrn Geburt im Sechszehenhundert und sieben und viertzigsten Jahre, am zweyten Tage des Monats Aprilis.

Bremer Staatsarchiv.

XIX

Bremisches Raths-Dekret. 1650. Febr. 27.

Auf dienstlichs Supplicieren hiesiger commercirenden Kaufleute wegen Abschaffung der schlimmen in der Börth liegenden Schiffe, auch dass ihnen vergonnet werden möge, ihre Stückgütere nebenst denen in der Ladung liegenden Schiffen, auch in die mit Ruse-Frachten beladene Schiffe zu vertheilen etc., lasset es die Edle Wittheit bey der in Ao. 1592 publicirten und in Ao. 1647 revidirten Ordnung noch zur Zeit bewenden; damit aber der Kaufmann mit schlimmen, mangelhaften Schiffen nicht beschweret, sondern vielmehr mit guten, auch ausserhalb der Ladung liegenden, mit Rusefrachten beladenen Schiffen, jedoch mit Bewilligung der Befrachter, zukomblicher ohnverweileter Abschiffung ihrer Stückgüter accommodiert werden müge, sollen Herr Henrich von Aschen, Herr Johan Herde, Herr Johan Motte und Herr Henrich Regenstorff fleissige Aufsicht darauf zu haben und was diesfals practicirlich ferner darin zu ver-

hengen, sonsten auch gestalten Sachen nach davon zu referiren und weiteren Schlusses sich zu erholen committirt und verordnet sein.

Decretum in pleno den 27. Februarii Ao. 1650.

Brem. Staatsarchiv.

XX.

Bremisches Rathsmandat. 1653. Januar 29.

Demnach bey Uns Burgermeistern und Rathe der Stadt Bremen die sämptliche Gilde-Brudere der Schiffahrt auf Niederland sich beklagt, dass die vor wenig Jahren mehrentheils auf ihr anhalten alhie publicirte Beurt-Ordnung ihnen in ihrer Nahrung mehr schad- als vortheilig wehre, hergegen eine am 24. Augusti des 1592. Jahrs alhie publicirte Ordnung produciret, welche zu ihrer Nahrung besser eingerichtet, und dannenhero gebeten, dass es bey solcher Ordnung allerdings gelassen, auch zu dero Wiedereinführung und bestendiger Observantz zween aus denen nicht mehr fahrenden und zween aus denen annoch fahrenden Schiffern deputiret werden muchten; darneben auch inständigst angehalten, weil sie vermerkten, dass sonderlich bey diesen unsichern Zeiten zur Sehe verschiedene niederlendische Schiffere sich alhie angeben und das Burgerrecht vor geringe geldt gewunnen, damit sie nur von dieser Statt Sehe-Briefe erhalten und burgerliche Nahrung andern Bürgere und Schiffer gleich treiben kunten, ohngeachtet ihnen nicht ernst, sich häusslich alhie niederzulassen, oder Feuer und Rauch zu halten und andere bürgerliche onera abzustatten, sondern des Vorsatzes blieben, wan sie in der Sehe kunftig frey passieren konten, wiederumb darvon zu ziehen und das Burgerrecht alhie nicht zu begehren. Als gebieten und wollen Wir, dass, soviel die vor wenig Jahren angestelte Beurt-Ordnung belangen thuet, dieselbe aus angezogenen und mehr dazu bewegenden Ursachen aufgehoben, hergegen aber vorangedeutete in Ao. 1592 publicirte Ordnung wieder in Zwang gebracht und zu deren Observantz aus denen nicht mehr fahrenden Schiffern Henrich Hoosteman und Evert Eiben, aus denen annoch fahrenden Schiffern aber Wilm Voss und Johan Raetken deputiert sein sollen. Damit auch dieselbe bey ihrem Ampt und gueter Aufsicht desto besser geschutzet und dasjenige, was sie irgents unter denen Schiffern nicht schlichten kunten, desto besser decidiert und geschlichtet werden muchte, so sollen ihnen aus Unserm Mittel Herr Warner Köhne und Herr Henricus Tiling zu Inspectorn verordnet und zugegeben seyn. Das andere Gesuch wegen der fremden anhero kommenden und das Burgerrecht bloss zum schein suchenden Schiffern betreffend soll von dato an zurechnen hinfuhro keinen frembden Schiffern das Burgerrecht gegeben, demselben auch keine Ladung einzunehmen, noch der vorgesetzten Ordnung sich zu gebrauchen gegonnet werden, er

habe sich den vorher mit Frau und Kindern alhie häusslich niedergelassen, halte wurcklich Rauch und Feuer und thue was andern Burgern zu thnen oblieget. Da auch Jemandt darwieder zu handlen sich gelusten lassen wurde, soll derselbe von unsern Cämerer ernstlich darüber angesehen und bestrafet werden.

Zu Urkundt haben Wir Burgermeister und Raht obgemelt Unser Statt Secret wissentlich hierunter hangen lassen. So geschehen nach Christi Unsers lieben Herrn geburt im sechszehenhundert und dreyundfunfzigsten Jahre, am neunundzwantzigsten Tage des Monats Januarii.

Brem. Staatsarchiv.

XXI.

Bremer Bört-Ordnung auf Amsterdam. 1664. Juni 18.

Wir Burgermeister und Rath der Kayserlichen freyen Reichs-Statt Bremen fügen jedermänniglichen hiermit zu wissen. Demnach Unsere verordnete Wedde-Herren eine zwischen hiesigen Kaufleuten und Schiffern errichtete und beliebte Ordnung wegen der Bördt uff Amsterdam uns vorgezeiget und übergeben und dienstlich gebeten, wir geruheten dieselbe einzusehen und zu confirmiren, und lautete die Ordnung wie folget:

Ordnung der Börd up Amsterdam.

1) Thom ersten schölen keene unduchtige olde Scheepen noch Schipperen, wo ock keene Schippere, dehme dat vaerwater nicht bekandt, thogelaten werden.

2) Thom anderen schal ein jeder Bördman geholden sin, alle Wahren, so öhme zuerst vorkamen, van dem Kopman, sulvige sin groot edder kleen, in tho nehmen und nichts darvan uthscheten, by strafe tein Rickesdaler.

3) Thom darden schal ein Bördman geholden sin in veertein dagen (worunder de Fest- und Sondage mit gereekenet werden) praecis von Bremen aff und na der See tho fahren, sick underwegens an keen ohrde upholden noch upholden laten, und daran schall nicht hindern, wen schon sin Schip nur half edder up ein veerde part beladen, en dede he dat nicht, schall he geven thor strafe ahne Gnade dörtig Rickesdaler.

4) Thom veerden: Wen ein Bördman anlecht, so schall ein Boegligger benevenst den Bördman anleggen, damit ein Koepman gerievet is, wen de Koepman mehr gut hefft, allse he in een Schip will eventhüren, so kan he den Boegligger de helfte darvan geven. Wen de Schepe an der Statt nicht afgeladen werden könen, so schall de Bördman und Boegligger jeder eine sonderlicke Ecken hebben.

5) Thom vofften, wen idt sick begeve, dat ein Bördman mehr gut angenamen edder in der Ecken hedde, alse he laten offte vören

konde, so schall de Bördman geholden sin, de leste Wahren, so he angenahmen hefft, desulvigen sin groot edder kleen, sinen Boegligger inthogeven und nichts darvan uthsöcken by Strafe tein Rickesdaler.

6) Thom sösten went geböhrde, dat de rechte Boegligger nicht tho Huess were und kehme up sine behoerlicke tydt nicht, und des Bördmans tyt were den uthe, so schölen de Schippers, welcke tho Huss sin, umme des Uthwesenden sine Bört, so bequeme Schepen hebben, lotten, und so de högesten ogen wörpet, in dessen platz leggen alse ein Boegligger.

7) Thom sövenden, wen sick tho droge, dat de rechte Boegligger nicht tho Huess iss up sine bequeme tydt, wen des Bördmans sine tydt uthe were und idt were eine Bört tho lotten, so schall sick nemand gelusten laten, mit tho lotten, so eine Fracht hefft angenahmen offte sinen Schepes Kehl beschwaret hefft offte de sin Schip nicht klaer hefft, by Strafe fieff Rickesdaler.

8) Thom Achten, wen ein Bördman und ein Boegligger thosamen in der ladung liggen, so schall de Boegligger sick woll wachten, dat he den Bördman keen goet underlopt und datsulvige by ein edder anderen Koepman nicht upholdt, wurde he dessen overtreden, so schall he geven thor Strafe tein Rickesdaler.

9) Thom negenden, wen ein Bört tho lotten ist und welcke mit lotten will, de schall geholden sin, de Bört tho bedenen, he schall nicht macht hebben, de Bört tho verkopen offte einen andern tho avergeven, unde de nicht gesinnet is, de Bört tho bedenen, de schall sick des Lotten entholden, by Strafe söss Rickesdaler.

10) Thom teinden, schall einen jeden Koepman frystaen, een Schip allene in der Ruse tho befrachten, inholts der Rulle von 1592 und hierin folgenden 13. Articul.

11) Thom elfften, wen dar jemandt ist, de eine Rusefracht hefft, offte konde krigen van einen Koepman, de schall nicht bestahn van twee offte dree Koeplüden, tho weten wen idt Stückguth were edder idt geböhrde, dat idt Korn wass, so schall idt eine Rusefracht sin, umme dat Korn mitn ersten in dat Marckt tho helpen; so idt averst scholde geböhren, dat dar ein ander Koepman einige stucke gödere wurde by schepen, so schall de Schipper, so solkes annimbt, in tein Rickesdaler Strafe verfallen sein.

12) Thom twolfften, wen sick dat begeve, dat allhier einige frömde Schippere kehmen und thom Schien einige Ködere köfften, welcke glickwöll in der Daet nicht gekofft, und dessfals einiger Underschleif befunden worde, so unsere Bedeente erfohren, so schall de Schipper wegen dessen thor Strafe geven twintig Rickesdaler.

13) Thom dorteinden, wen sick gebörde, dat allhier einige frömde Schippers loes anquemen, de schölen nicht Macht hebben, einige Rusefrachten anthonehmen, so lange alse von unse Borger Schippers einige tho Huess sind, de bequem sien, umme den Koep-

man tho bedehnen, by tein Rickesdaler Strafe, und einen Bremer laten dat goet innehmen.

14) Thom veerteinden so schölen, gelick in anderen steden als Amsterdam und Hamborg gebrucklick is, dejennige frombde Schippers, welcke sick allhier mit öhre waninge by Uns wolden begeven, eerst dree Jahr alhier borgerlicke Unplichten affdregen und Rock und Füer holden und alseden benevenst Uns unse Unplichten betalen und den mit uns in de Bört fahren.

15) Thom veffteinden, wen ein Schipper eine Rusefracht will annehmen, so schall de Schipper van den Koepman einen Schien under dessen Handt bringen, wat he ehme gedencket vor Wahren in tho geven, und dat schall de Gildeknecht van einen van de Gedeputeerden Herren underschrieven laten; befindet sick idt den anders, de schall in strafe twölff Rickesdaler verfallen sien.

16) Thom sosteinden schall ock keen Ecken-Schipper sich gelusten laten, einige Godere inthonehmen, umb na den Vegesack tho föhren, bevören he den Gildeknecht tho weten gedan, an welcken Schipper se de Gödere willen lossen; so oft averst een oder mehr sulckes avertreden, schölen in achte Rickesdaler strafe verfallen sien.

17) Thom söventeinden, wen alhier keene Kage edder Schmacke verhanden und sick alsden frombde finden, up sulcken fall schall dem Koepman frystaen, eine frembde Kaege edder Schmacke tho befrachten, damit den Koepman kene Verhindernüs in seinen Handel geschehen möge.

18) Wen ock ein Schipper, he hebbe ein Schip, Kage edder Schmacke, und darin eine Rusefracht angenahmen, und fohr damit entwedder in Niederland, Embden und Grönningen, so schall he vorher den Gildeknecht aver de Börde anseggen und densulvigen sine behörlicke provision darvon entrichten und geven, en dede een oder ander dat nicht, so schall desülvige, so dessen averföhret wird, thor Strafe geven vieff Rickesdaler.

Und dan Wir darauf solche Ordnung bey voller Rathsversammlung durchgesehen und befunden, dass dieselbe zu hiesiger Schifffahrt besten und uffnehmen gereichen thue, als confirmiren und bekräftigen Wir dieselbe hiemit in allen Puncten und Clausulen, wie sie abgefasset worden, doch dabey Uns vorbehalten haben wollen, obgesetzte Ordnung nach Gutbefinden und Gelegenheit der Zeit hinwieder zu mindern, zu vermehren oder auch gäntzlich abzuschaffen und uffzuheben.

Urkundlich Unsers hierunter getruckten Statt-Secret-Insiegels.

Geben Bremen den achtzehenden Junii nach Christi Unsers Erlösers und Seligmachers gnadenreichen Geburt im Eintausend sechshundertvierundsechszigsten Jahre.

Brem. Staatsarchiv.

XXII.

Bremer Schiffsmäkeler-Reglement. 1709. Febr. 16.

Demnach Einem Wohledlen Hochweisen Rath dieser guten Statt von denen zur Amsterdamer und Hamburger BÖrt gehörigen Schiffern zu unterschiedenen Malen klagend mund- und schriftlich vorgetragen, wie dass der Anno 1592 den 24. Augusti gemachten publicirten und in der sogenanten Messelbude auf der Schlachte öffentlich aufgehenkten Ordnung zuwieder dieselbe fast gänzlich zurückgesetzet und dargegen frembde Retour-Fracht machende Schiffere ihnen vorgezogen, und also folglich ihnen, obwoll der Statt onera tragenden Bürgeren ihre Nahrung entzogen, mithin nothwendig ruiniret werden müssten: als hat vorwohlbemelter hochweiser Rath tragenden Ambts und Pflichten halber durch die pro tempore zur Wedde verordnete Herren Deputirte die Sache gebührend untersuchen und auf genommene Rücksprache mit dem Ehrsamen Kaufmann behörig davon referiren lassen; so hat sich Ein Hochweiser Rath genecessitiret befunden nicht allein oben gemeldete nebst andern deshalb ergangene Ordnungen zu renoviren und zu erneuern, sondern auch umb der Sache aus dem Grunde abzuhelfen, das gemeine Commercium zu befordern und hiesige Börte-Schiffere als dero Bürgere in dem Herkommen zu schützen und dero Nahrung beyzubehalten, einen beeydigten Schiffs-Mäkeler zu bestellen und zu verordnen.

Damit nun Eines Wohledlen und Hochweisen Raths gute und zu der Statt und des Commercii Besten abzielende intention desto deutlicher der Ehrliebenden Bürgerschaft und darunter denen trafiquirenden vor Augen geleget und ein jeder an seinem Ort, wornach er sich zu halten, angewiesen werde, ist folgendes Reglement beliebet, und damit es zu Jedermans Notiz gelangen möge, in gedachter Messelbude nebst der vorgedachten alten Ordnung aufzuhangen befohlen worden.

1) Soll jederzeit ein tüchtiger und der Schiffahrt kundiger Mann zum Schiffs-Mäkeler auf Holland und Hamburg ernannt und bestellet werden.

2) So soll derselbige nachfolgenden Aydt nicht allein abstatten, sondern auch unterschreiben:

> Ich will Einem Wohledlen, Hochweisen Rath, auch denen zur Wedde verordneten Herren treu und gehorsam sein und in dem mir anvertrauten Schiffs-Mäkeler-Amte mich aufrichtig und redlich betragen, dem mir vorgeschriebenen Reglement in allen Puncten und Clausulen nach eussersten Vermögen nachleben, gemeiner Statt, wie auch des Kaufmans so woll als der Bremer Schiffer Beste wissen und nach aller Möglichkeit befordern, einem jeden, so sich meiner Bedienung gebrauchet, höf- und bescheidentlich be-

gegnen, aller Partheylichkeit mich enthalten und also allen Schaden und Nachtheil, auch Zwietracht und Uneinigkeit wehren und abkehren, nach allem meinen Vermögen. So wahr helfe mir Gott.

3) Soll er nebst dem geschwornen Gildeknecht mit zweyen von denen Wedde-Herren zu ernennenden Schiffern ein jedes Schiff, so zu der Bört angeleget, visitiren und genau untersuchen, ob ein solches tüchtig und bequem, umb Kaufmans-Güter an dem destinirten Ort überzubringen und abzuliefern.

4) Falls sie einigen Mangel an solchem Schiffe bespüren sollten, soll er gehalten sein, selbiges dem pro tempore dirigirenden Herrn Deputirten zur Wedde in allen befindlichen Umständen anzuzeigen, damit entweder der Mangel schleunig gehoben oder selbiges gar aus der Börte geschaffet werde.

5) Und weilen durch unverantwortliche Verzögerung der Schiffer dem Kaufmann öfters grosser Schade zugefüget werden kann, so soll er,

6) sobald die ordinaire vierzehen Liege-Tage verflossen, ein solches dem p. t. Herrn Directori der Wedde andienen, damit nicht ohne sonderbare Ursache die Zeit prolongiret, sondern der Schiffer, wann er auch nur mit halber Ladung versehen wäre, zum Abfahren gehalten werden könne.

7) Soll er gehalten, mit gebührender Bescheidenheit emsig und fleissigst aller der orten handlende Kaufleute anzusprechen und sich zu erkundigen, ob und was etwa für Güter, dieselbe zu spediren haben, damit der Börtmann desto ehender seine Abfahrt beschleunigen möge, und zwarten

8) ohne einzige des Kaufmanns Beschwerde. Weilen aber der Schiffer in seinen Abfahren geholfen und an der Zeit denselben viele gelegen ist, soll er von jedem Schiffer, doch nur demjenigen, so sich seines Dienstes gebrauchet hat, vom Thaler anderthalb Grote zugeniessen haben, welche 1½ Grote der Schiffer nicht soll schuldig sein auszuzahlen, falls er sich des Mäkelers nicht bedienet, sondern die Fracht sich selber anschaffet.

9) Soll er zwarn insgemein darnach trachten, dass, so lange tüchtige und bequeme Bremer Schiffer und Schiffe verhanden, dieselbige billig für allen frembden, der natürlichen Aequität gemäss, den Vorzug haben; im Fall aber keine befindlich, soll er auch

10) die frembden Schiffer bedienen mögen, auch von denenselben seiner geleisteten Dienste halber sich nach vorangeregter Weise begegnen lassen; falls aber ein particulier Kaufmann einen Schiffer einzig und allein mit seinen Gütern, welches derselbe auf erfordernden Fall mittels Eides zu bewahren gehalten sein, ohne einigen Gebrauch des Makelers vor sich beladen und eine sogenante Ruse-Fracht machen sollte, soll selbige Ladung von Ausgabe der

1½ Grote von jedem Reichsthaler Frachtgelder befreyet und nicht damit beschweret sein.

11) Wird ihm anbey ernstlich verboten, dem Gildeknecht in keine Weise einigen Eingriff zu thun, sondern mit selbigen sowoll als auch denen Schiffern friedlich und woll zu leben, auch keiner Partheyligkeit sich zu unternehmen, dan auch keine Frachten zu steigern oder Anlass dazu zu geben; dahingegen soll auch dem Mäkeler Niemand, er sey wer er wolle, in specie die sogenante Lootsen in seinem Amte und Bedienung beeinträchtigen noch hindern, bey Vermeydung des Herrn Camerarii schwere Strafe, auch befundenen Umbständen nach, bey Verlust der Statt Wohnung.

12) Soll er allen Fleiss und Arbeit dahin anwenden, damit dem gemeinen Commercio und der Schiffahrt geholfen, unsere Bürgere geschützet und alle Unordnungen vermeydet werden.

Es behält sich aber Ein Wohledler und Hochweiser Rath diese Ordnung und Reglement nach erheischter Zeit und Gelegenheit zu verändern, zu vermehren, zu vermindern, auch gar aufzuheben, austrücklich die Macht und Freiheit bevor.

Zu Urkund dessen allen haben Wir dieselbige mit Unserm gewöhnlichen Statts-Secreten Insiegel wissentlich befestigen lassen. So geschehen Bremen Anno Christi 1709 den 16. Februarii.

Brem. Staatsarchiv.

Ein Entwurf dieses Reglements ist schon vom 23. April 1708 vorhanden, in dem obigen wenig verändert, namentlich in Art. 8.

XXIII.

Bremer Bört-Ordnung für die Fahrt zwischen Bremen und Hamburg. 1629. Dec. 20.

Nachdeme zwischen denen von Hamburg anhero kommenden Hamburgischen, wie dan auch den Bremischen zu Hamburg angelangten Schiffern wegen der Schiffe Beladung und Befrachtung, indeme der eine für den anderen gesehen, wie er sich hat beladen lassen mugen, grosser Zweyspalt, auch oftermals Slegerey, auch woll Todtslagh sich verursachet und denselben vorzukommen Ein Erbar Radt der Stadt Hamburg sich hat belieben lassen, diese Ordnung derowegen aufzurichten, dass allemal des Orts zu Hamburg ein Hamburger und ein Bremer Schiffer zugleich in der Ladung liegen und die Bremer nach der Zeit, wie sie ein vor dem andern, frue oder spät des Orts zu Hamburg angelangt, bis zum letzten zu, mit einen Hamburgischen Schiffern zur Ladung und also zur Ladung und zur Fracht hinwiedernmb befurdert werden sollen, und sich dan gebueren will, dass auch alhie diesesfals eine Gleicheit gehalten werde: als will Ein Erbar Rath dieser Stadt Bremen solche Ordnung auch hiermit placidirt und beliebet haben. Und sollen demnach nun hinfuro ebenmessig ein Bremer und ein Hamburger Schiffer

zugleich in die Ladung liegen und alhie die Hamburgische Schiffere, nachdeme sie der eine nach dem andern frue oder spät zum letzten zu anhero mit ihren Wahren angelangt und gelösset (dass dan von demjenigen, so zu Oldenburg oder sonsten uf der Hunte, Lune oder Geeste oder auch im Landt zu Wursten ihr Gut gelosset, nicht soll verstanden werden) auch mit einem Bremer Schiffern ebenmessig zur Ladung und zur Fracht verstattet werden. Doch soll hierein auch ein Jeder uf seine Boerte und bis dahin er beladet in der Ordnung zu wachten und mit denen Gütern und solcher Schiffsladung, als bey wehrender seiner Boerte anhero gelangen und kommen wirt, friedlich und dieselbe, sie sey beschaffen wie sie wolle, anzunehmen und einzuladen gehalten und schuldig sein. Wornach sich sowoll die von Hamburg anhero gelangte als von dieser Stadt uf Hamburg fahrende Schiffere bey Vormeidung der daruff von ihnen gesatzter Poen, als zwanzig Reichsthaler für die Armen, wie auch des Herrn Cämerers wilkhuerlichen derjenigen Bestrafung, so hierwieder thuen werden, hinfuro haben zu richten und für schaden zu hueten.

Promulgatum den 20. Decembris Anno 1629.

Handschriftl. Mandaten-Sammlung der Commerzbibliothek vol. III.

XXIV.

Hamburger Bört-Ordnung für die Fahrt zwischen Hamburg und Bremen. 1632. Decemb. 6.

Zu wissen, nachdeme eine geraume Zeit hero zwischen dieser guten Stadt und der Stadt Bremen Burgern und Schiffern, so der Fahrt zwischen beiden Erbarn Stätten gebrauchen, grosse Unordnung und Eigenutz erspueret, wordurch offtermaln allerhand insolentien und gefehrliche schlegereyen verursachet, dahero anfangs beeder Stätte Schiffere unter sich privatim auf eine Boert-Ordnung bedacht gewesen, auch zwar guter Hoffnung gelebet, selbige unter sich in guter Einigkeit zu continuiren; weil aber darin gleichsfals allerley Unrichtigkeit und Streit vorgefallen und solches entlich den jetzo pro tempore wol verordenten Vier Zollen-Herren, benantlich den Ernvesten, Achtbarn, Hochgelarten und Wolweysen Herrn Johan Rodenburg, Herrn Hans Schouweshusen, Herrn Lt. Heinrich Hartzwigh und Herrn Johann Münden, gebürlich entdecket und vorgetragen worden: als haben dieselbigen nach eingenommenen sattsamen Bericht und Gegenbericht hernachgesetzte Ordnung abfassen und begreifen lassen, wornach sich gemelte Schiffere hinfuro ohne jenigen ferner Disputat richten und verhalten sollen. Als nemblichen:

1) Vorerst sollen alle dieser Stadt Bürger, welche zu dieser Farth bereits bequeme Schiffe haben oder in kunfftig noch bekommen werden, jedesmal, wan der Turnus oder Reige an sie kombt, ihre Schiffe nach Bremen beladen zu lassen, in diese böerte (nebenst den

Bremer Schiffen, wan dieselbe alhie vorhanden, gehörig sein und zugelassen werden, also dass allwege zwey Schiffe, ein Hamburger und ein Bremer in gewohnlicher Ladestedte bey den Newen Craen fertig in der Ladung liegen sollen.

2) Da aber kein Bremer Schiff vorhanden, so derogestalt gereidt und fertig ist, dass ess auf gedachte Ladestedte gelegt werden und alsobald Gueter einnehmen kan, so sollen 2 Hamburger Schiffe, welche die negsten in der Ordnung sein, uf die Ladestette legen und die vorfallende Gütere einnehmen, damit der Kaufmann die Wahle haben muge, so viel auf einen Bodem zu laden alse ihme gefelligh ist, und da hernach Bremer Schiffer ankommen wurden, wan die 2 Hamburger Schiffe schon uf der Ladestette liegen, sollen dieselbe so lange warten biss die 2 Hamburger Schiffe vollgeladen sein oder von der Ladestette abgelegt haben, und alssdan ein Bremer und Hamburger, wie vorgemeldt, zugleich wieder uff die Ladestette legen, und hirbey nicht angesehen werden, dass vorher 2 Hamburger Schiffe zugleich in der Ladung gelegen haben; herkegen aber wan keine Hamburger Schiffe alhie gereidt und fertig vorhanden, so mögen auch woll 2 Bremer Schiffe zugleich uf die Ladestette legen, und soll es damit ebenmessig, wie mit den 2 Hamburger Schiffen gehalten werden.

3) Und soll umb mehrer Richtigkeit willen eine Rulle uf den Werck-Zollen angehengt werden, in welcher die itzigen angegebenen Schiffer mit Nahmen benandt werden, nach welcher dieselbe auch nach laut dieser Ordnung in der Bört fahren sollen. Da auch einer oder mehr hernachmals in diese Börte mit sein wolten, der oder dieselben sollen sich vorerst bey den Zollherrn geburlich angeben und dabey zu behuff der Unkosten und für die Armen soviel entrichten, nemblich 4 Rthlr., gleich alse de vorigen gethan haben, daruf alsdan ihre Nahmen unter besagte Rulle mit soll gesetzet werden.

4) Zum Vierten, soll der Turnus oder Ordnung derogestalt einem jeden folgen und zugehörig sein, dass die Zeit, Monat und Tag soll angesehen werden, in der die Schiffe binnen Baumes gekommen, und welcher Schiffer mit seinem Schiffe zuerst in den Baum gelegt, der soll auch zuerst uf die Ladestette zu legen befugt sein. Da aber der eine oder ander unser Bürger Schiffer immittelst eine Reise in oder ausserhalb Landes thun wolte oder konte, so soll ihme solches frey stehen und nicht gerechnet werden. Würde er aber seine Reise so lange anstellen oder vorzuegeren, dass sein Turnus vorbey ginge und ein ander ledig Schiff in der Ordnung schon uf die Ladestette gelegt hette, so soll er seines Turni verlustig sein und von newen seinen Turnum abwarten, von der Zeit

an dass er letztmalss mit seinem Schiffe binnen Baumes gekommen ist.

5) Es soll auch kein Schiffer, dessen börte es ist, mit beladenen Schiffe unter den Craen uf die Ladestette legen, ehr habe dan zuvor gelösset, und da er solches in einem Tage nicht thuen konte und immittelst gudt vorfille, so der Kaufmann zu schiffen begerte, so soll der Börtman, so in der Ordnung negst folget, mit seinen ledigen Schiffe uf die Ladestette legen, und gleichwoll der vorige, so bald nicht lössen können, dadurch seine Börte nicht verlohren, sondern die negste Reyse in der Börtt uf die Ladestette zu legen gute fuge und macht haben.

6) Zum Sechsten, soll auch kein Schiffer, so in der Bört ligt, sich nicht unternehmen, einige Wahren, es sey Tehr, Saltz, Wollsäcke oder wie die sonsten Nahmen haben mugen, auszuschiessen und dakegen andere Stückgütere an sich zu practisiren: sondern es soll ein jeder Schiffer die Wahren und Gütere, gleich sie alsdan vorfallen und verhanden, ohne unterschedt von den Kaufleuten unweigerlich anzunehmen und einzuladen schuldig sein.

7) Und sollen nun alle diejenigen, so dieser Ordnung in einem oder mehr Puncten zuwieder handlen oder solche disputierlich machen, jedesmahl, so ofte solches geschieht, in 10 Rthlr. Strafe verfallen sein.[1])

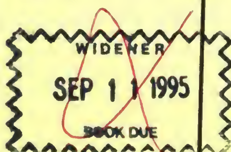
Actum 6. Decembris Anno 1632.

wie XXIII.

[1]) Art. 7, der ganz unten auf dem Bogen steht, ist mit neuerer Schrift (19. Jahrhdt.) geschrieben.

Druck von H. O. Persiehl, Hamburg.


3 2044 024 463 259


WIDENER
SEP 1 1 1995
BOOK DUE